ANDREI PĂNOIU

EVOLUȚIA ORAȘULUI BUCUREȘTI

cărțile **arhitext** 02

CURRICULUM VITAE

DATE PERSONALE:

Data și locul nașterii: Decembrie 2, 1927, comuna Bălănești, jud. Gorj

STUDII:

1949 - liceul Industrial nr.1, specializarea Sculptura
1955 - Institutul de Arhitectură din București
1971 - susținerea doctoratului, obținând titlul de Doctor în Arhitectură

FUNCȚII:

1955-1956 Proiectant pentru lucrările de reparații și întreținerea fondului de locuințe, a spațiilor comerciale, terenurilor libere și a grădinilor, IAL raionul Tudor Vladimirescu
1956 - 1970 Angajat în Serviciul Monumente Istorice, Direcția Generală a Artelor Plastice, muzeelor șiMonumentelor; Secretar al Comisiei de Avizare; al Ministrului Culturii în Comisia științifica pentru Muzee și Monumente pe lângă Academia Romană; Delegat permanent în Comisia deAvizare a direcției Monumentelor Istorice din CSAS.
1970 - Angajat la Direcția Monumentelor Istorice; după Desființare - angajat la Muzeul Național de Istorie, Secția Cercetări Aerofotografice.

LUCRĂRI ȘI STUDII

- *Pictura votivă din Nordul Olteniei*, 1968, 40 p. + 60 planșe foto
- *Feronerie veche românească*, cu Dan Giurescu, 1967, 104 p. desene + 84 planșe ilustrație fotografică
- *Din arhitectura veche a Indiei*, 1968, 86 p., 70 desene, 202 imagini foto
- *Arhitectura bisericilor din lemn din țara Românească*, Institutul de Arhitectură, manuscris dactilo 138 p., 80 planșe desenate; plus vol II ilustrația fotografică 60 imagini opere de artă și arhitectură tradițională.
- *Mobilier vechi românesc*, 1975, 44 p, 17 desene, 87 planșe fotografice, 122 desene și relevee, restituții
- *Arhitectura tradițională din zona centrala a Gorjului*, Muzeul Național de Istorie, 1982, 155 p., 84 planșe și restituții perspective
- *Arhitectura și sistematizarea rurala din județul Mehedinți*, Muzeul Național de Istorie, 1983, 227 p., 120 desene relevee și reproduceri planuri topografice, 10 fotografii.
- *Arhitectura și Sistematizarea așezărilor din Arges și Muscel sec. XVIII - XIX*, 2004 157 p., 136 desene relevee, planuri topografice, planuri de moșie, 137 imagini fotografice
- *Arhitectura tradițională gorjeană*, 1996, 186 p., 96 desene relevee, restituții și detalii, planuri de moșie, 87 imagini fotografice
- *Evoluția așezărilor rurale în sec XVIII-XIX*, temă de contact cu IPJ nr 2364/1988 - Prahova, 32 p. 30 planuri de moșie, 30 imagini fotografice
- *Evoluția așezărilor sătești sec XVII-XIX*, tema de contract cu IPJ- Parhova, partea a doua, 1989, text plus planuri de moșie 60, 60 imagini fotografice
- *Evoluția sistematizării orașului București*, mijlocul secolului al XVIII -lea, 1850, tema de contract cu Institutul Proiect București, nr 2680/ 1986 (text, palnșe, fotografii)
- *Evoluția sitematizării orașului București*, tema de contract cu Institutul Proicet București, nr 1228/1987, perioada 1850 - 1900 (text, planșe, reproduceri, planuri topografice, fotografii)
- *Evoluția sistematizării orașului București*, 1900-1940, contract cu Institutul Proiect București, nr 1441/1988 (text, planșe, fotografii)

- *Evoluția sistematizării orașului București*, material de sinteză completat cu date de detaliu și alte planuri și imagini fotografice, tema de contract pe anul 1989
- *București - schița de dezvoltare urbanistică a orașului*, tema de contract, text plus partea grafică, 1993 cu Institutul Urban, cuprinzând zona suburbană a orașului și zona București-Giurgiu.

ACTIVITĂȚI PROFESIONALE:

- Susținerea mai multor comunicări despre București, despre târgurile și orașele din România, despre așezările vechi românești, susținute de expoziții demonstrative.
- Ciclu de conferințe susținute în Polonia privind Arhitectura tradițională românească
- Autor a numeroase articole apărute în presa centrală și în revistele culturale (revista Muzeelor), revistele de monumente istorice (revista *Arhitectura*). Publicarea mai multor articole în revista *Arhitext* și în suplimentul Forum privind așezările vechi românești și trăsăturile arhitecturii tradițioanale.

PREZENTARE

Lucrarea de față reprezintă rezultatul studiilor de cercetare a evoluției sistematizării orașului București, cuprinzând perioada ce se întinde din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea până către cel de-al doilea Război Mondial, punându-se în evidență acei factori care au determinat dezvoltarea și continua restructurare a așezării urbane plămădită în jurul vechiului nucleu medieval determinat de Curtea Domnească și colinele din jur, de suita hanurilor mănăstirești și zonele de târguri.
Studiul s-a axat pe cercetarea fondurilor arhivistice, cu colecțiile lor de microfilme, urmărindu-se atent programele înscrise de planurile orașului, ridicările topografice, planurile tehnice și schițele cerute de continuele corectări de îndreptare a traseului stradal, de efectuare a parcelărilor etc., totul corelat cu suita de dispoziții, acte explicative, rapoarte și corespondență de cancelarie pe care se întemeiază elaborarea lor.
Bogatul material consultat și citat în studiile dezvoltate în trei faze pune în evidență principiile de continuă perfectare a ariei orașului și a racordului ei cu zonele învecinate.
Se subliniază totodată o serie de programe speciale menite să perfecționeze modul de desfășurare a vieții sociale de zi cu zi, instituit de un regim statornic de administrare a orașului, preocupat de continua modernizare a străzilor, alinierea construcțiilor, alimentarea cu apă, canalizare și iluminat; alte programe deosebite urmăresc extinderea controlată a orașului, construcția de piețe publice, piețe comerciale cu hale moderne, efectuarea de parcelări ordonate, construirea de locuințe sau regularizarea cursului Dâmboviței. Grădinile și parcurile, construcțiile și lucrările de artă înscriu și ele realizări de seamă în programul de înfrumusețare a orașului.
S-ar putea spune că unele demersuri de sistematizarea Bucureștilor se fac cunoscute chiar din prima jumătate a secolului al XVII-lea, prin hotărnicii, împărțiri de terenuri și lotizări, alinierea și pavarea ulițelor, desecări, modificări de albii de râuri și pâraie, statornicirea vetrelor de târg, limitarea extinderii orașului. Șerban Cantacuzino și mai cu seamă Constantin Brâncoveanu se implică incisiv în operațiuni de trasare a unor noi traiecte ordonate și asanare a zonei de sub Sărindar, continuate și către sfârșitul secolului al XVIII-lea, prin alungarea tăbăcăriilor de pe Dâmbovița dincolo de Radu Vodă.
Centrul comercial se extinde și el către vestul și nord-vestul Curții Domnnești, pe lângă care polarizează acum numeroase locuințe boierești, hanuri și mănăstiri. Din această perioadă, în timpul lui Alexandru Ipsilanti (1774-1782, 1796-1797) și Ioan Caragea (1782-1783), apar și primele elemente de legislație urbană, referitor la ordonarea ulițelor și regularizarea Dâmboviței, mărginirea orașului etc.
Din suita planurilor tehnice amintite, putem să surprindem ideile directoare de totdeauna ale acestei opere cu etapele ei importante, cu modul în care a fost înțeleasă traducerea în fapt a dispozițiilor administrative; putem să înțelegem cum s-a făcut realizarea, integrală sau numai parțială, ca și respingerea sau modificarea în unele cazuri a acestor proiecte inginerești, împreună cu toți acei factori care au asigurat în final dezvoltarea coerentă, ca un tot organic, atât a ariei orașului, cât și a așezărilor limitrofe.
Retrospectiv privind se desprinde că o serie întreagă de teme (sau de idei) privind dezvoltarea orașului București enunțate încă de la sfârșitul secolului al XVIII-lea sunt mereu în actualitate (de definitivare sau de reluare într-o formă sau alta) și în a doua jumătate a secolului următor.
Concursul de sistematizare a orașului București din anul 1906, ca și reorganizarea comunelor suburbane, pune teme pe care trebuie să le rezolve planurile de sistemati-

zare din etapele următoare. Tot așa, Planul Director de Sistematizare legiferat în anul 1935, înscrie teme dezbătute în fel și chip la vremea respectivă, care rămân să-și găsească o rezolvare mai mult sau mai puțin identică acelorași sensuri inițiale, prin repetatele schițe de sistematizare.
Ceea ce surprinde în final în specificul dezvoltării Bucureștilor este efortul considerabil și consecvența cu care s-a urmărit definitivarea unei structuri stradale, radial-inelară clară, cu legături directe ale centrului cu periferia, cu zonele suburbane și centrele economice învecinate.
De remarcat este și faptul că principalele momente ale dezvoltării urbanistice a orașului-capitală coincid de fapt cu momentele de afirmare a stilurilor specifice artei locale de a construi, cu perioadele de avânt economic și prosperitate a vieții sociale românești. Nu trebuie pierdut din vedere că întreaga această activitate de ordonare, de sistematizare a Bucureștilor reprezintă în fapt un experiment îndeaproape urmat de toate orașele țării – Brăila, Giurgiu, Turnu Severin, Craiova, Pitești etc., precum și un model pentru toate orașele noi de pe linia Dunării; mai mult, model pentru ordonarea comunelor suburbane în perioada regulamentară (până la Revoluția de la 1848) și postregulamentară (până la Reforma agrară de la 1864), model chiar în unele privințe și pentru principiile de înfăptuire a sistematizării așezărilor rurale.
S-a urmărit ca textul să respecte ordinea și sensul documentelor de arhivă și coloratura limbajului vremii cu termenii săi proprii. Pentru înțelegerea sensului «sistematizării» de la acea vreme cu întreaga ei problematică s-a ținut ca în cuprinsul lucrării, ca subiect și titlu de capitole să fie înscrise și categoriile de lucrări chiar cu titlul dosarelor lor de evidență documentară, fără a se abuza de notele de trimitere.
Numele de persoane, precum și funcțiile lor s-au transcris adesea așa cum au fost găsite în notele citate sau în corespondența de tip obișnuit.
Ilutrația fotografică și schițele ce vin să expliciteze fenomenul se prezintă așa cum s-au înregistrat la vremea realizării studiului, cu mijloacele noastre mai mult decât modeste, în măsura în care ne-a fost înțeleasă pasiunea și ni s-a îngăduit, în perioada când nu se putea vorbi în niciun fel de București și de trecutul lor artistic și istoric...
Rămânem recunoscători colegilor de la Institutul Proiect București care ne-au încurajat pentru finalizarea acestui studiu și ne-au asigurat o autofinanțare în cadrul Muzeului Național de Istorie.

ANDREI PĂNOIU

SCURTĂ PRIVIRE ISTORICĂ ASUPRA ORAȘULUI BUCUREȘTI

Vatra de început a Bucureștilor se situează în cuprinsul zonei păduroase ce desparte cele două stepe al câmpiei muntene, între meandrele Dâmboviței și lacurile Colentinei, un cadru deosebit de prielnic pentru vânătoare și pescuit, pentru creșterea vitelor și cultura pământului, pentru dezvoltarea unui mod de viață liniștit și prosper.
Aflați pe răscrucea drumurilor mari din valea Dunării cu cele ce străbat fluviul și lanțul carpatic, Bucureștii cu vadul de traversare a Dâmboviței, devin din timpuri imemoriale locul prin care trebuie să se perinde dintr-un sens în altul cu interesele lor tot felul de călători pașnici, caravane de negustori setoși de îmbogățire, cohorte ostășești pornite pe jaf și cucerire.
Toate acese drumuri se înscriu unei străvechi rețele de comunicații, cunoscute chiar din perioada dacică și daco-romană, toate drumuri medievale de renume pe care documentele cartografice ni le înscriu ca drumuri comerciale importante, drumuri ale «banului» (sau ale gologanului), drumuri ale «sării», ale «oii» (sau ale berbecului), ale «vacii» (sau ale boului), ale «untului» și ale «brânzei», ale «vinului» (sau ale «țuicii»), ale «păcurii» (sau ale prahovenilor), ale «buților», ale «mocanilor» etc.
În păienjenișul lor, toate aceste drumuri se arată continuu străbătute în lungul și în latul țării după un calendar propriu pentru toate acele bâlciuri și târguri de peste an, ale «Zborului», târguri ale Cucului, ale Zmeului, ale Cocorului, târgurile Căiuțului (Căiuților sau Căiata), târgurile Drăgaicii, ale Moșilor și altele asemănătoare, pe care memoria și realitatea ni le păstrează și astăzi vie în toată țara și chiar pe aria Bucureștilor.
Înțelegând bine rosturile acestor «târguri zburătoare», organizate ca cele ale «Neamțului», care se compun și se descompun, cu drumurile pe la est de Carpați și cele ale «Tătarului», pe la sud de Carpați, spre est, totdeauna situate pe o unitate teritorială bine delimitată, în locuri bine apărate, cu pășuni în jur și ape curgătoare în apropiere, înțelegem bine și situația Bucureștilor – un târg plămădit între rovinele Dâmboviței, la adăpostul dintre colinele înalte ale Dealului Mitropoliei, Dealul de la Mihai Vodă și măgurile de la Radu Vodă și sf. Ilie.
Tocmai aceste dealuri întărite pentru a apăra întreaga așezare și târgul de la poalele lor vor face ca Bucureștii să devină acea știută Cetate a Dâmboviței și să prospere așa precum o cunoaștem.

*

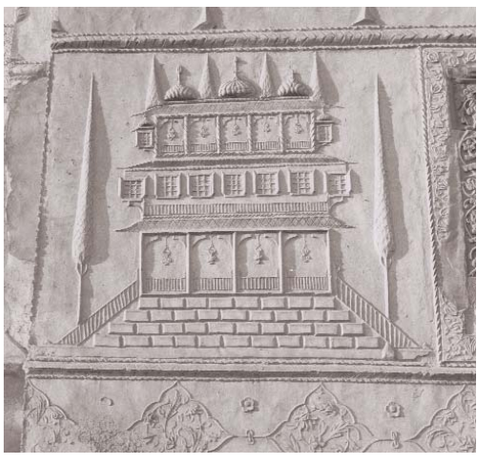
* *

Descoperirile arheologice pun în evidență în acest biotop atât de particular pe care se va înscrie aria Bucureștilor, resturi de faună locală și interesante urme de cultură neolitică cu vetre de locuire, unelte și obiecte de uz casnic; amintim numai de așezările relevate la Dudești, Fundenii Doamnei, Pantelimon, Cățelu, Giulești, Jilava, Vidra, Glina și altele.
Prelucrarea metalelor, a cuprului și mai apoi a bronzului, a fierului, argintului și aurului, este identificată și ea pe vatra orașului, pe malurile Dâmboviței și Colentinei, pe ostrovul lacului de la Fundeni, la Plumbuita, cartierul Pantelimon, dealul Ciurel, malurile lacului Tei sau Giulești-Sârbi, alături de alte categorii de obiecte care atestă o viață spirituală foarte diversă și plină de strălucire.
Acestei perioade timpurii, care în fapt premerge apariției și prelucrării metalelor, îi aparține și acea operă ceramică înfățișând o zeitate feminină, denumită după localitatea unde s-a descoperit, "Venus de Vidra", ca și celebrul altar de la Căscioarele.
Sunt de reținut și așezări ale tracilor sau geto-dacilor, atestate la Dămăroaia, în cartierul Pantelimon, la Străulești, pe dealul Arsenalului, pe strada "Ziduri între vii", pe Dealul Piscului etc.

Cunoașterea metalurgiei fierului și dezvoltarea relațiilor cu lumea greacă sau cea romană rămâne și ea semnificativă, prin tezaurele monetare și obiectele de podoabă de la Herestrău și Fundeni.
Alte descoperiri, la Pipera, Bucureștii Noi, Crângași, pe colina de la Negru Vodă, pun în evidență caracterul unei civilizații proprii secolelor III-IV e.n., continuată unitar și în secolele VI-VII, tot pe malurile lacului Tei, la Crângași și Dămăroaia, o civilizație care străbate și în secolele X-XI, și mai târziu, așa cum o pun în evidență rezultatele cercetărilor efectuate în alte puncte, la Pipera, Bucureștii Noi, Piața de Flori sau Giulești-Sârbi.
Datele din secolele XI-XIV, despre așezările cunoscute de pe dealul Arsenalului, din pădurea Pantelimon, de pe malurile lacului Tei sau de pe strada sf. Ioan Nou s-ar putea spune că definesc un ev mediu deplin conturat, o civilizație înaintată, cu caracter etnic propriu.
Descoperirea unor lupe de fier la Băneasa, Străulești, Militari, Buftea sau Ciurel și a resturilor unor ateliere de prelucrarea metalelor, la Curtea Veche, ne dovedesc că de pe acum era bine stăpânită operațiunea de reducere a minereurilor, fapt ce ne face să înțelegem mai bine rosturile vieții meșteșugărești din secolele XIII-XIV și de ce se statornicește zona de târg pe locul unde avea să apară chiar știuta Curte Domnească.
Dar numai dezvoltarea relațiilor de producție feudale pe teritoriul dintre Carpații Meridionali și Dunăre, și maturizarea social economică și politică a forțelor feudale locale care au determinat formarea la începutul veacului al XIV-lea a statului feudal Țara Românească constituie în fapt premizele apariției orașului București între a doua jumătate a veacului al XIV-lea și mijlocul secolului al XV-lea.
Ajuns la această dată târg sub oblăduirea Curții Domnești, puternic centru negustoresc, cu recunoașterea chiar a unei autorități politico-administrativă bine organizată, Bucureștii aveau desigur, ca toate așezările vremii, o moșie a lor proprie moștenită de la acei ancestri numiți «moși».
Numele de București ne apare în mod firesc ca o deducere din patronimul acelui moș-strămoș stăpânitorul moșiei, pe care tradiția ni-l impune ca părintele Bucureștilor pe ciobanul Bucur.
«Descrierea statistică a Principatului Valahiei» făcută în anul 1829 de Detașamenutl geodezic al armatei ruse pentru harta militară din anii 1828-1829, ne spune că Bucureștii inițial au fost un sătuc în stăpânirea unui «proprietar» și numai «abia în veacul al XIV-lea, voievodul Mircea, numit cel Bătrân, după o bătălie pe care a câștigat-o în acest loc asupra sultanului Baiazid-Ilderim l-a declarat oraș, și în anul 1383 a construit acolo un palat, al cărui loc poartă până azi numele de Curtea Veche, adică Palatul vechi», știre care se arată că a fost prelucrată după «Istoria lui Dionisie».
Putem înțelege, deci, că acea bătălie dintre Mircea și Baiazid dată la Rovinele încă neprecizate a avut loc de fapt în mlaștina Dâmboviței în zona Palatului Vechi.
Două documente din vremea lui Vlad Țepeș, unul din 13 iunie 1458, dat «lângă cursul apei Dâmbovița» și celălalt din 20 septembrie 1459 dat în "Cetatea București» atestă cea dintâi menționare a Bucureștilor, la acea dată impuși ca reședință Domnească, fortificată.
într-o scrisoare din 1476 către Papa Sixt al IV-lea, regele Matei Corvin al Ungariei califică Bucureștii drept «cetatea cea mai puternică a țării, întărită și prin lucrări de artă (militară) și de altă natură», iar printr-o alta, datată 4 decembrie 1476, același rege numește Bucureștii «cetatea cea mai puternică a acelei țări»...
Înțelegem, deci, că Bucureștii puteau fi întăriți cu lucrări constând din șanțuri și

valuri de pământ, dar poate și anume amenajări ale cursului Dâmboviței, sau a întăririi vârfurilor din jurul reședinței, ca și supravegherea protejată a drumurilor de interior.
Odată cu sfârșitul secolului al XV-lea și începutul veacului următor, orașul cunoaște o viață economică foarte activă, înregistrându-se o creștere semnificativă a populației și a numărului de meșteșugari, cojocari, abagii, tabaci, lumânărari, săpunari, cismari, curelari, șelari etc. După jumătatea secolului sunt menționați în documente și primii județi, care împreună cu pârgarii trebuie să se îngrijească de ținerea bâlciurilor și a iarmaroacelor în locurile statornicite. Locurile virane sunt de acum considerate «locuri domnești» și dăruite de Domnie apropiaților ei, ca aceștia să poată construi pe ele case; de acum este bine statornicită existența a două târguri importante; unul, cel de pe lângă Curtea domnească, iar celălalt în afară.
Voievodul Mircea Ciobanu delimitând vatra orașului, poruncește ca «Bucureștiul să fie îngrădit cu lemne mari de stejar»; lui i se datorează o refacere nouă a Curții Domnești și zidirea paraclisului ei, biserica Curtea Veche.
Călătorul francez Pierre Lescalopier rămâne impresionat de felul cum se arăta orașul în anul 1574, «înconjurat de întărituri din trunchiuri mari de copaci înfipte în pământ unul lângă altul și legate între ele prin grinzi transversale prinse prin cuie lungi și groase de lemn»; desigur, este vorba de lucrări de o oarecare fortificare, dar îndeosebi de o delimitare a orașului față de restul moșiei.
Pe Sivori, secretarul lui Petru Cercel, îl uimește frumusețea mănăstirii Sf. Troiță (Radu Vodă), iar palatul îi pare «de o mărime mijlocie»; vede totodată case din lemn și din lut, «mici dar comode», prăvălii multe și «bine înzestrate cu mărfuri»; bisericile, cele mai multe sunt tot din lemn.
Bucureștii secolului al XVI-lea apar ca un oraș situat pe partea stângă a Dâmboviței, având drept centru Curtea Domnească, în jurul căreia se dezvoltă târgul; de cealaltă parte a râului se aflau locurile mănăstirilor Radu Vodă, Sf. Ecaterina și Mihai Vodă, între ele întinzându-se grădinile, livezile și viile domnești, ale boierilor și mănăstirilor; numai apropiat de malurile Dâmboviței se aflau casele și bordeiele calicilor. în jurul Curții Domnești, pe locurile din spate se formase cu mult înainte un târg de mărfuri locale, aduse din țară, de la Brașov sau din Imperiul Otoman. Acesta se va numi mai apoi Târgul din Năuntru, în opoziție cu Târgul din Afară, de veche existență, ambele legate între ele de o uliță largă, care se va numi cu timpul «Podul Târgului de Afară», iar mai apoi Calea Moșilor.
Episcopul catolic Petru Baksici văzând Bucureștii în anul 1640 spune că palatul principelui este așezat pe țărmul Dâmboviței, o parte a lui întinzându-se chiar peste râu și ca să intri în grădina lui trebuie să treci de cealaltă parte a râului, prin palat. Grădina în discuție nu este altceva decât locul inundabil de altă dată al luncii de la poalele Dealului Mitropoliei. Poate că la acea dată firul Dâmboviței trecea prin oraș numai prin acel canal identificat în timpul lucrărilor pasajului din Piața Unirii ca un canal peste care se află strada de astăzi dintre Hanul lui Manuc și Curtea Domnească.
Diaconul Paul de Alep, secretarul patriarhului Macarie al Antiohiei descrie în 1656 Curtea Domnească ca o clădire mare, înconjurată cu întărituri de lemn, rezidită de Matei cu totul din nou. Această clădire este uimitor de elegantă, cu un aspect încântător și mult mai frumoasă decât cea din Târgoviște.
După 1659 Bucureștii rămân singura reședință domnească și devin Capitală; se ridică Mitropolia și orașul se extinde mult și de cealaltă parte a Dâmboviței. De acum

sunt cuprinse orașului și locurile dintre Lipscani, Colțea și Sărindar unde Șerban Cantacuzino își ridică palatul său cu «biserica Doamnei».
Șerban Cantacuzino se îngrijește să înfrumusețeze Curtea Domnească și dispune să fie scoși toți tabacii de sub Zlătari și Sărindar și strămutați în afara orașului, la Radu Vodă. Tot așa, se preocupă pentru iezuirea Dâmboviței, dându-i cu acest prilej o singură matcă, în maluri de lut.
Acum suntem în fața unei mari intervenții de ordonare și de întregire a ariei orașului, prin scoaterea în aval de Radu Vodă a industriilor nocive, iar Dâmboviței, ale cărei ape întreținеau «mlaștinile» din fața orașului și balta Cișmigiului, i se taie o matcă sigură. Totodată se ridică peste Dâmbovița unul dintre podurile cele mai importante ale orașului, în fața Mitropoliei, pod care va purta numele de «podul lui Șerban Vodă», sau «podul Velichi», adică «cel mare».
Constantin Brâncoveanu găsește cu cale să-și clădească un palat al său tocmai pe aceste locuri de la poalele Mitropoliei, înzestrat cu băi și o frumoasă grădină, întinsă până în fața la Curtea Domnească și cu o altă proprietate tot pe Dâmbovița chiar în capătul Căii Victoriei de astăzi. Axul principal al orașului îl constituia la acea dată traiectul de la Curtea Domnească până la Mihai Vodă, paralel firului Dâmboviței. în 1692, Brâncoveanu trasează ulița ce trebuia să pornească de la reședința sa spre Mogoșoaia, unde își făcuse un palat în mijlocul unei grădini mari pe malul lacului. Pentru realizarea acelei ulițe importante, cunoscută sub numele de Podul Mogoșoaiei sunt străpunse curțile și casele boierilor Bălăceni, ale Văcăreștilor, Filipeștilor și Corbenilor, trecând prin mijlocul palatului lui șerban Cantacuzino. Bariera orașului este așezată acum dincolo de Sărindar. Tot așa, "nevoiașii" din valea Sărindarului sunt scoși să-și facă case și bordeie mai în afara orașului. Calicii de lângă Dâmbovița sunt scoși și ei mai în afară, pe locurile lor așezându-se case și curți boierești.
Orașul întregit de Brâncoveanu pe liniile de la Colțea și Sărindar are mult de suferit în urma incendiului din 1718, când odată cu Târgul arde și Curtea Domnească împreună cu multe dintre casele boierești și unele mănăstiri. Totul se reface în decurs de 2 ani, dar nu se mai reclădesc nici „casa pe stâlpi de piatră cu trei cafasuri" zidită de Brâncoveanu, nici acel "il Palazzino di otto stanze" făcut de Șerban Cantacuzino, nici chioșcul din Grădina Italiană.
Vremurilor care îi urmează se impun atenției în primul rând ridicarea unor construcții cu caracter comercial, a "carvasaralei" (a vămii) și a mai multor hanuri. Târgul din Năuntru, Târgul de Sus și Târgul Cucului încep să devină necuprinzătoare funcțiunii lor, nici să se mai respecte o delimitare între ele, impunându-se o reașezare a lor și crearea de noi piețe.
O reorganizare însemnată a orașului se va cunoaște abia în timpul lui Alexandru Ipsilanti (1774-1782), care întreprinde măsuri de delimitare a ariei orașului și împărțirea ei în 67 mahalale, trasarea canalului de deviere a apelor Argeșului, captarea izvoarelor de la țeplești pentru aducerea apei în București și înființarea de cișmele publice. Alte măsuri privesc ridicarea unei curți domnești pe Dealul Spirei și înființarea Vorniciei pentru poduri, cu sarcina reparării pavajelor de lemn ale orașului.
Nu trebuie uitate casele lui de vară – chioșcuri – realizate după modelul turcesc pe malul de la Herestrău și la Cotroceni.
În vremea lui Mavrogheni (1786-1789) aria orașului se statornicește la 93 mahalale. La marginea orașului, în capătul drumului Mogoșoaiei domnitorul ține să-și ridice un chioșc cu o importantă grădină, în spate cu o moară de vânt decorativă, împodobită după moda apuseană cu o plantație aleasă; chiar în fața chioșcului și a bisericii paraclis,



documentele ne amintesc de existența acelei cișmele cu mai multe havuzuri, concepută și cu o vistierie a apei pentru cișmelile orașului. Oricum, construit chiar cu mijloace mai modeste, acest chioșc cu havuzele cișmelelor lui trebuie că avea să amintească mult de nota chioșcurilor din celebrele ștucaturi de pe fațadele bisericii Fundenii Doamnei.

Poate tot din această perioadă datau și biserica paraclis cu chioșcurile din mijlocul insulei de pe lacul Herestrău unde înalta doamnă ținea școală pentru educarea fetelor, pe care localnicii o numeau "haremul lui Mavrogheni", recunoscut loc și de petreceri periodice pentru domnitor cu boierii invitați, cu ospețe și plimbări cu barca pe lac.

Preocupată de starea orașului, în 1826 Domnia dă o serie de porunci cu privire la îmbunătățirea drumurilor, alinierea caselor, lărgirea și întreținerea podurilor (străzilor), desecarea batacurilor, delimitarea ariei orașului cu șanțuri și lăsarea unei zone libere în jur, hotărându-se ca noile clădiri să se facă numai cu "bileturi" (autorizații).

Nu scapă atenției nici preocuparea pentru viața social-culturală a orașului și amenajarea zonei de la Herăstrău pentru preumblări și pentru organizarea de spectacole teatrale în aer liber însoțite de muzica meterhanalei domnești.

Pe zi ce trece se accentuează tot mai mult destrămarea societății feudale și își fac apariția primele ateliere manufacturiere de la Fundeni, Pociovalișteș, Ciorogârla și Mărcuța.

Contradicțiile dintre marile imperii, contradicțiile din însuși sânul societății românești își găsesc expresie în repetatele războaie ruso-turco-austriece de la sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul veacului următor, în izbucnirea Revoluției de la 1821. Bucureștii suferă și ei prefaceri structurale în această perioadă, îndeosebi după Pacea de la Adrianopol (1829), după instituirea Regulamentului Organic.

Prevederile găsite de cuviință de edili pentru modernizarea Bucureștilor sunt înscrise în acel "regulament de înfrumusețare" a orașului la care se va face referire de fiecare dată când vor trebui lărgite străzile, executate lucrările de alimentare cu apă și de canalizare, înlăturarea urmărilor cutremurului din anul 1838 sau a incendiului din anul 1847, sistematizarea Dâmboviței sau asanarea lacurilor Colentinei etc.

La mijlocul secolului al XIX-lea Bucureștii dobândesc deja claritatea unei structuri voit radial-inelară, cu un centru bine precizat spre care converg arterele legate de zonele suburbane.

Din punct de vedere edilitar-urbanistic, trebuie consemnate eforturile pentru modernizarea pavajelor de străzi și trotuare, efortul pentru trasarea acelui bulevard de centură, cu stabilirea barierelor orașului și sistematizarea structurii stradale pe acele direcții care reclamă o urgență impusă de modernizarea sau de rezolvarea unor funcțiuni importante. Tocmai acestui sens i se înscrie și acțiunea neabătută de desfacere a clădirilor învechite care amenință trecătorii, ca și desfacerea hanurilor mănăstirești din centrul vechi al orașului, pentru crearea de amplasamente destinate construirii sediilor unor instituții cu funcțiuni noi, înființarea de piețe și grădini publice. Bulevardul tăiat în anul 1860 prin fața Academiei, într-o primă etapă numai pe porțiunea dintre strada Colței și Podul Mogoșoaiei, așteaptă să fie continuat în ambele sensuri. Abia în 1871 acest bulevard va ajunge până la marginea de apus a Cișmigiului.

Un rol deosebit pentru salubritatea și modernizarea orașului se datorează Comitetului Sanitar, care stabilește norme de funcționare a stabilimentelor de tot felul, înființarea de cimitire în afara orașului, asanarea bălților, regularizarea Dâmboviței etc.

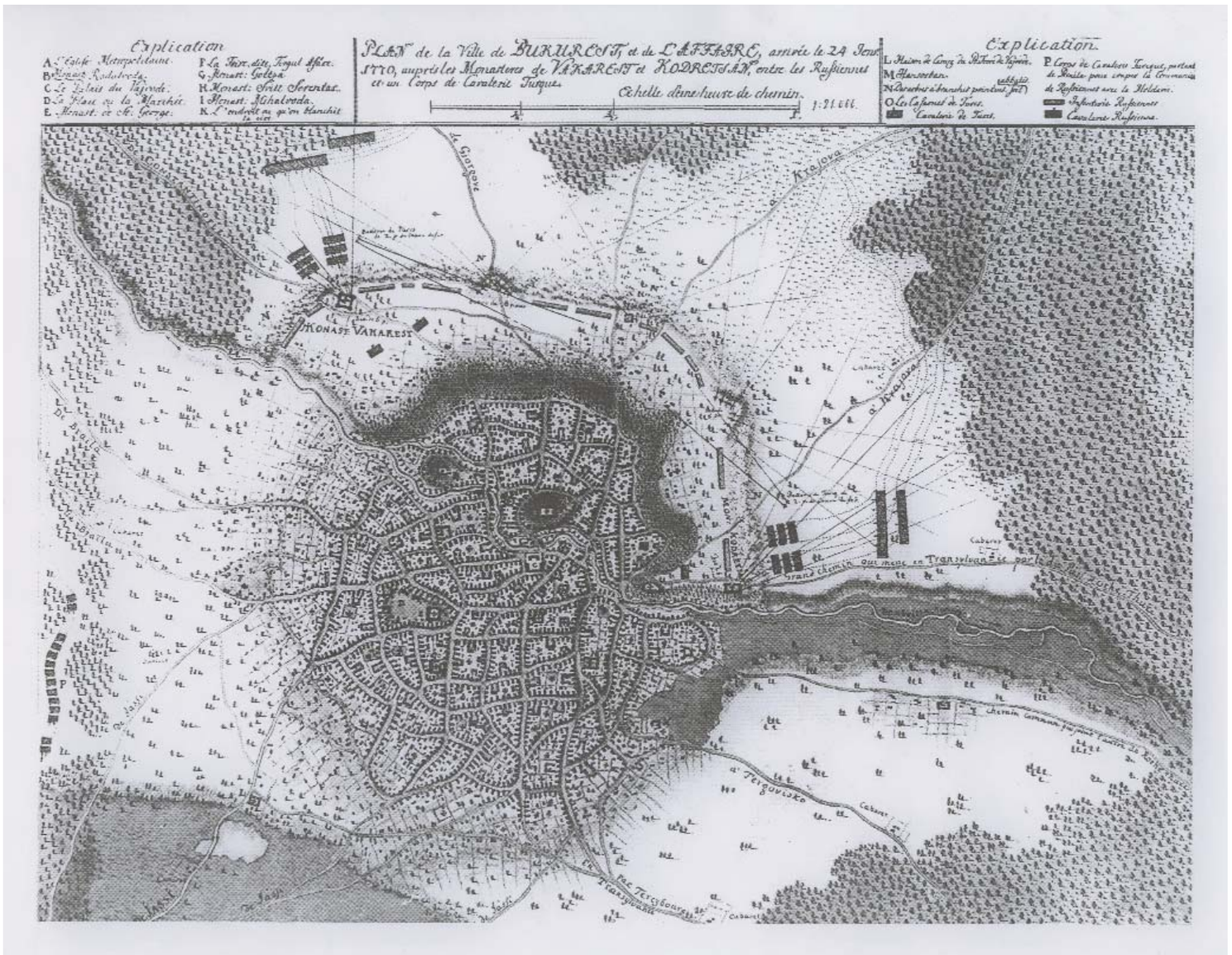
Sistematizarea Dâmboviței, cu desființarea

morilor, regularizarea cursului și formarea de cheiuri va constitui obiectul unor programe care vor include deopotrivă alimentarea cu apă potabilă de calitate și instalații de canalizare a orașului.
Instalarea liniei ferate și suita sa de ateliere va imprima zonei respective o notă aparte în ansamblul orașului, având ca o consecință directă întreruperea "bulevardului de centură" pe linia dintre șoseaua Basarab și șoseaua Zinca Golescu. Pe aria străbătută de linia ferată se va înfiripa, treptat, un cartier cu totul nou, constituit din polarizarea forței de muncă cerută de funcționarea instalațiilor feroviare. Multă vreme această gară cu suita sa de ateliere va fi privită ca o situație de provizorat, punându-se în discuție aducerea ei, ca o mare gară centrală, alături firului Dâmboviței, la Piața Elefterie, pentru care s-au făcut chiar exproprieri și achiziții de terenuri.
De fapt întreg programul de lucrări al ultimului deceniu al secolului se arată a fi dintre cele mai interesante, cuprinzând clădiri publice majore, de interes național. Palatul de Justiție, după planurile arhitectului A. Ballu (1890-1895), Palatul Bibliotecii Centrale Universitare, de Paul Gotereau (1890-1900), Palatul Poștelor, de arhitectul Alexandru Săvulescu (1894-1900), Palatul Ministerului Agriculturii, de Louis Pierre Blanc (1895) sau cel al Casei de Depuneri și Consemnațiuni de Paul Gotereau (1896-1900) sunt exemple de referință pentru perioada de mare opulență deschisă de dobândirea independenței de stat a României.
De asemenea, legat de acțiunea de creare a parcurilor și grădinilor, a împodobirii piețelor cu monumente publice, consemnăm și interesul manifestat pentru arta monumentală, pentru arta decorativă și statuară, domeniu în care antreprenorii și artiștii consacrați își oferă serviciile. Fonderiile și atelierele specializate ale Arsenalului Armatei, ale școalei de Arte și Meserii și numeroșilor particulari sunt tot mai mult solicitate să satisfacă cerințele tot mai mari și tot mai exigente ale artelor decorective și funerare.
Așezările din jurul Bucureștiului, care suferă continuu un pronunțat proces de urbanizare, preiau pe seama lor multe dintre sarcinile pe care se întemeiază prosperitatea și unele funcțiuni ale orașului-capitală. Dezvoltarea acestor așezări se face după planuri și proiecte inginerești întocmite cu aceiași atenție și preocupare de care se bucură chiar ordonarea vetrei orașului.
Unirea Principatelor de la 1859, Reforma agrară de la 1864 (aplicată domeniilor mănăstirești: ale Cernicăi, Pantelimonului, Sf. Ion, Radu Vodă, Mihai Vodă și Plumbuitei) și dobândirea Independenței de Stat a României la 1877 deschid calea abordării unor programe cu totul deosebite de dezvoltare a Bucureștilor, unele dintre ele cuprinse în datele Concursului pentru Sistematizarea orașului din anul 1906 și elaborarea planurilor de sistematizare din anii 1914-1916, 1919-1922 și 1928-1935.
Ca realizări cu totul remarcabile înscrise de opera de modernizare a Bucureștilor sunt de reținut: ordonarea texturii stradale, comasarea proprietăților din zona arsă de la Sf. Gheorghe în urma incendiului de la 1847, realizarea grădinii Cișmigiului și aleiului de la șosea, programul construcțiilor monumentale cu trasarea marilor bulevarde de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul de veac următor, realizarea Parcului Carol și organizarea Expoziției generale a tuturor românilor din anul 1906, Concursul de sistematizarea Bucureștilor din anul 1906; programul construcțiilor rezidențiale CFR aplicat după primul Război Mondial.

***

În ce privește populația, se fac următoarele precizări:

Tabela Statisticească a Politiei Bucureștilor din decembrie 1831 arată că în total se numărau în București 58.791 locuitori înscriși în 13065 familii, în afara celor nestatorniciți (și ei de la 10 până 12000). Cu străini cu tot, populația Bucureștilor se consideră că se ridică până la 70000 locuitori, orașul numărând la acea dată 10074 case.
Să reținem însă că la acea dată orașul era foarte mult depopulat, față de situația de la sfârșitul secolului al XVIII-lea (în anul 1831 au murit de holeră în București 2170 locuitori).
între 1866 și 1877, populația Bucureștilor sporește de la 162000 locuitori la 177302, ca în 1902 să atingă 289184 locuitori, creșterile înregistrate datorându-se îndeosebi afluxului de locuitori veniți de la țară sau din alte orașe.
Datele statistice consemnează în anul 1878 existența în București a 21034 case (5681 în culoarea negru, 5175 în albastru, 4857 în galben, 3891 în verde și numai 1430 în culoarea roșu, centrul comercial al orașului). între 1850 și 1860 se construiesc în București 3675 imobile, între 1860 și 1870 se cifrează 3730, iar între 1870 și 1880 doar 1889.



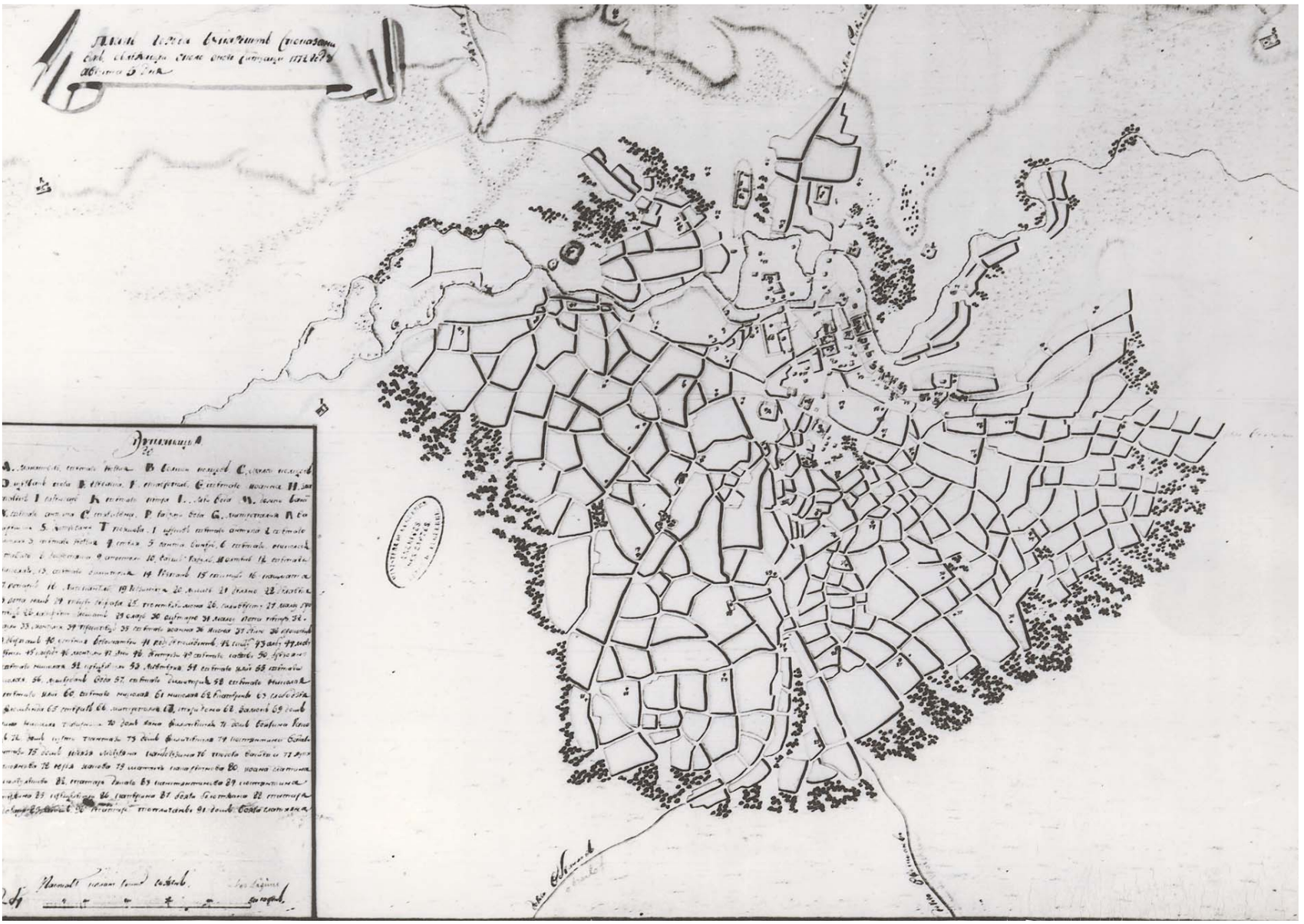
Planul orașului București după harta militară de la 1770, cu dispozitivul confruntărilor dintre ruși și turci; redacție în limba franceză

Aria orașului și vecinătățile în interpretarea documentelor cartografice

PLANURILE TIMPURII ALE BUCUREȘTILOR

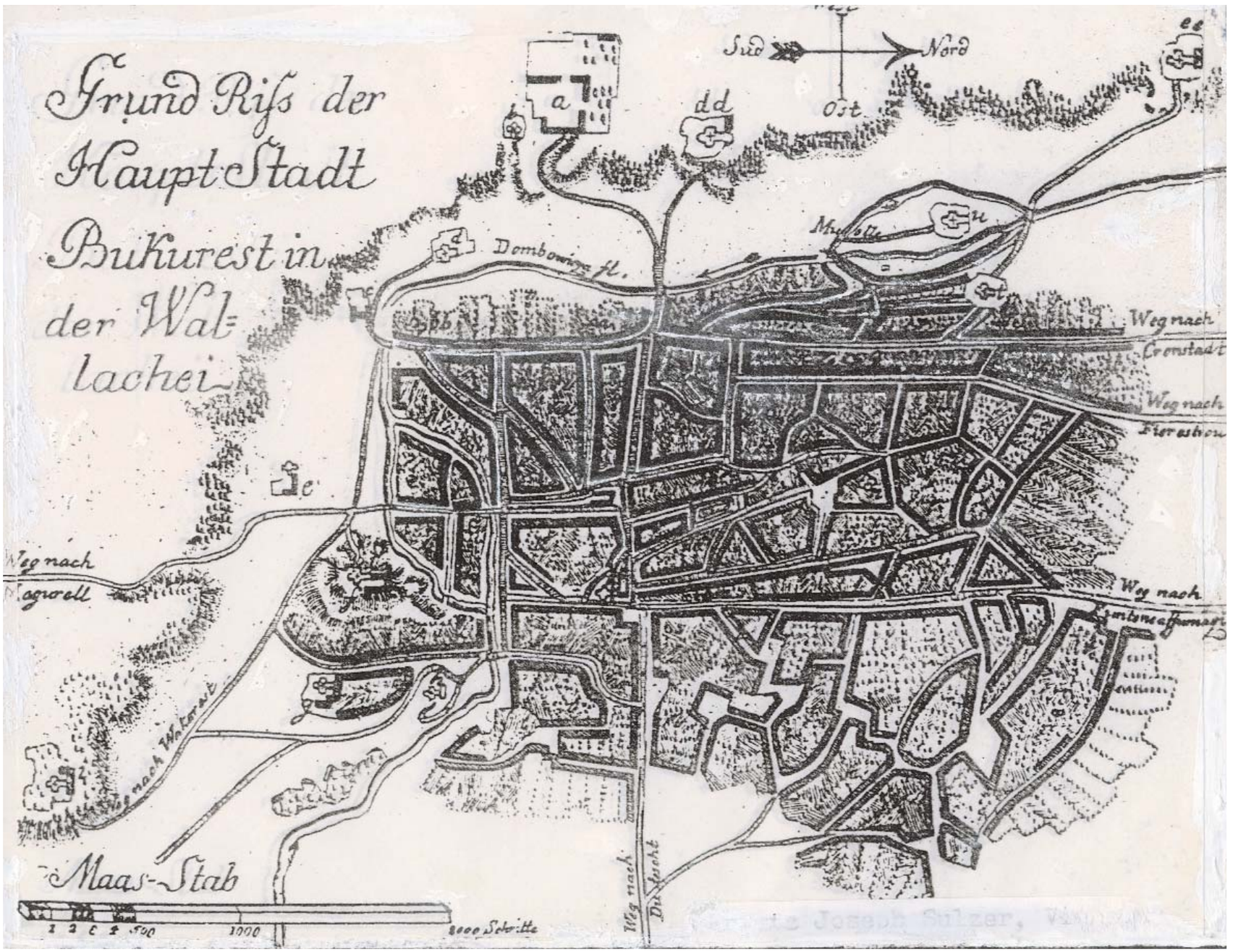
Este știut că hărțile și planurile de moșii, ca toate documentele de cancelarie se redactau în două exemplare, adesea cuprinzând un cartuș cu vederi, detalii de recunoaștere a reliefului, practică cuprinsă și regulilor de dresarea planurilor militare; reprezentările din cartușele planurilor de hotărnicie semnate de Moritz von Ott, la 1818, pentru moșiile Persica, Dâlgile și Mărginenii sau cele semnate de Andrei Cova Kovaci pentru moșia Băjești de la 181 sunt lămuritoare.
Tocmai asemenea vederi caracteristice din planurile Bucureștilor au constituit ținta cabinetelor de gravori ale revistelor de tip „magazin" din Occident dornice să ofere cititorilor reportaje inspirate din lumea inedită a Țărilor Române, recurgându-se adesea la trucuri grafice cu adăugiri de elemente de exotism oriental, care să le facă cât mai atractive, cât mai interesante: podurile cu cocoașă sau morile Dâmboviței arătate cu roți verticale (când de fapt acestea erau amânate de alergători orizontale inaccesibile privitorului), patrulări de caraule turcești cu șalvari și turbane etc. sunt exemplul elocvent al acestei pratici de exagerare, fără a se aminti de scenele fanteziste cu închinarea în fața cuceritorului și predarea cheilor cetății.
Totuși, dincolo de toate exagerările, vederile acestea cuprind elemente de referință cărora trebuie să li se dea crezare știindu-se că topografii vremii ca și pictorii se foloseau de aparatele chambre claire (o prismă sau un sistem de oglinzi) care îngăduia copierea exactă a imaginii de la orizont.
Iată, deci, că nu toate aceste gravuri din perioada secolului al XVIII-lea trebuie privite cu totul închipuiri; oricum, axialitatea și orizontalitatea controlate optic, care se cereau fidele realității; apoi să nu se piardă din vedere revărsările inimaginabile ale Dâmboviței pe care topografii militari trebuiau totuși să le menționeze, cumva.
Din acest punct de vedere gravura cu „Buchorest" de johann Theodoro Boetio tipărită în 1717 trebuie privită expresia unui plan al Bucureștilor înfățișând orașul împrejmuit și prevăzut cu șanțuri, turnuri de observație, foișoare și cupole ale unor edificii importante, cam așa cum putem să ni-l închipuim din descrieri, cu oglinda iezi-turilor Dâmboviței în prim plan, ca un fluviu.
Dincolo de discuțiile ce s-ar cere, să precizăm că planul orașului oglindit de această vedere ne rămâne necunoscut.
De referință ne rămâne acel „Plan de la vielle Bucurest", datat anul 1770, din timpul confruntărilor dintre ruși și turci din anii 1768-1774, cu scară grafică de o „oră de mers (1:21.000) cu legendă explicativă în limba franceză: se precizează structura stradală, firul Dâmboviței, drumurile, zonele împădurite, ariile cultivabile, pășunile, pozițiile armatelor beligerante1.
Mult mai corect se prezintă planul orașului București din anul 1772, cu precizarea mai exactă a firului Dâmboviței, situația mănăstirilor și a bisericilor, împărțirea pe mahalale etc., totul înscris într-o arie bine delimitată, marcată de plantații2.
Un plan al bucureștilor cu totul aparte este ca publicat de Frantz Joseph Sulzer în lucrarea sa Geschichte des Transalpinischen Daciens în Viena, 1781, cu titlul Grund Rifa der Haupt Stadt Bukurest in der Wallachei, cu scara grafică de 2000 pași; o schiță verosimilă numai pentru zona centrală, restul înfățișând înregistrări aproximative3. Registrul alăturat prezintă o legendă pentru obiectivele consemnate, Palatul Domnesc, mănăstirile și bisericile.
Prezența elvețianului Sulzer e lângă Al. Ipsilanti, amintit ca secretar domnesc, inginer sau avocat se leagă de aducțiunea apei în București, și canalizarea orașului, pentru racordarea Argeșului cu Dâmbovița; probabil în aceași problematică a aducțiunilor de apă și a lucrărilor de canalizare se semnalează prezența lui Sulzer și la Iași, în amintita lucrare person-

BUCHOREST, aria orașului după o gravură de Johan Theodero Boetio, 1717



BUKUREST, macrofotografie de detaliu din harta maiorului Ieney cu parcursul călătoriilor din Valahia și Bulgaria; 1784

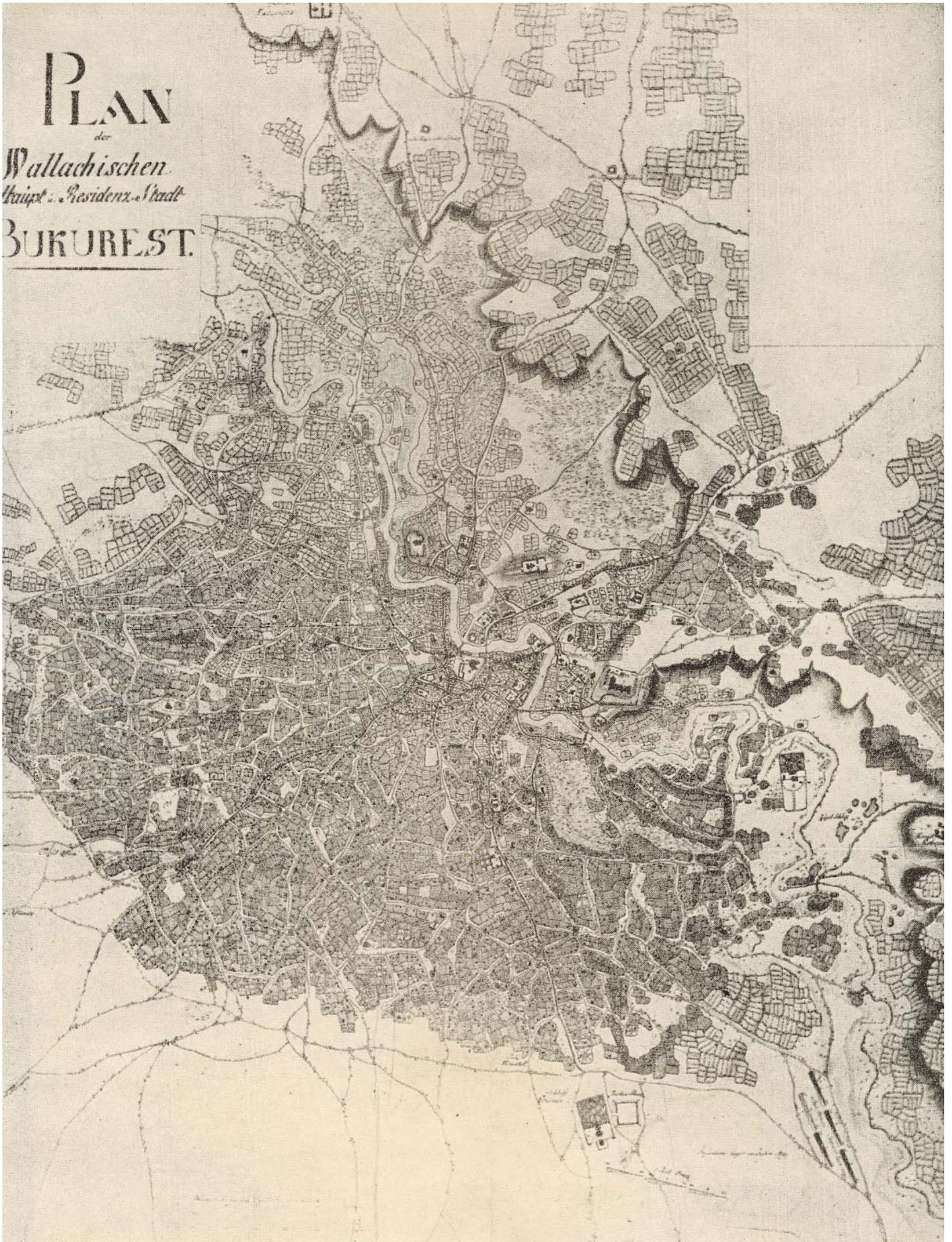
BUKUREST; foaie din harta maiorului Specht


Grund Riss der
Haupt Stadt
Bukurest in
der Wal=
lachei
Süd
Nord
Ost
a
dd
Dombowitza fl.
Weg nach
Crenstadt
Weg nach
Weg nach
Magorell
Weg nach
Maas-Stab
1 2 3 4 500 1000 2000 Schritte

ală lăsându-se și un plan al acestui oraș lucrat într-o manieră identică cu cea a planului Bucureștilor.
Interesant apare și acel plan al Bucureștilor (Bukurest) desprinse din schițele orientative (ca ghid sau ca raport?) ale maiorului Ieney, șeful cabinetului cartografic al armatei austriece, din anul 1784 cu parcursul lui prin Valahia și Bulgaria4. Bucureștii sunt înfățișați ca o așezare de tip adunat situat pe intersecția drumurilor importante, unde se traversează Dâmbovița. De referință rămân numai drumurile, firul apei, palatul voievodal și ctitoriile. Este vorba de o schiță informativă cuprinsă într-un traseu în care sunt indicate numai localitățile cu planuri de târguri și orașe; s-ar putea susține că planul acesta datează din perioada când Reședința Domnească se afla provizoriu la Mihai Vodă.
Un plan al Bucureștilor dintre cele mai exacte ale vremii se datorează maiorului Specht, datat 1791-1792, planșa nr. 72 din suita celor 108 cadre ale unor hărți militare celor două Valahii, manuscris aflat în colecțile Bibliotecii Academiei Române5. Acest plan al orașului ne este cunoscut și dintr-o imagine de microfilm, foarte probabil din exemplarul nr. 2 al acestei hărți6. Planul în discuție reușește ca în semitopografia vremii să redea complexitatea reliefului: aria așezării cu Cișmigiul întrepătrunsă Dîmboviței, tot păienjenișul ulițelor și grădinile, legăturile cu vecinătățile, plantațiile de vie, reședința lui Mavrogheni. Colentina este înfățișată și ea în toate detaliile cu înlănțuirea bălților și așezările de străjuire a trecerilor de la Băneasa, Herestrău, Floreasca, Fundeni, Mărcuța, Pantelimon.
Valea Dâmboviței ne apare ca un șleau străbătut de drumuri și poteci printre gârlițele care adună apele dintre maluri pe toată lungimea de la Mihai Vodă până dincolo de Foișor și Văcărești.
Situația aceasta a orașului vine să ne-o ilustreze și alte două planuri de la aceiași dată: planul locotenentului F.B. Purcel7 (datat „9 noiembrie 1789") și planul sublocotenentului Ferdinand Ernst8 (din 1791), considerat un dublet din același cabinet topografic, din timpul ocupației trupelor austriece comandate de Feld Mareșal Principele de saxa-Coburg, din anii 1787-1791.
Planul lui Purcel detailează mai bine aria orașului, marcând râpele care mărginesc valea Dâmboviței, cu valorații de tente de culoare care marchează clădirile importante cu vatra veche a târgurilor, ariile inundabile sau zonele de luncă și dumbravă, grădinile, plantațiile de vie. Foarte atent este redat firul Dâmboviței cu toate meandrele, gârlițele, ostroavele, poldurile și morile de pe întinsul lui.
Comparând planul lui Purcel cu cel al lui Ernst se desprinde că elementele importante ale reliefului (ulițe, drumuri, palate, biserici, hanuri sau mănăstiri) marcate cu culoare roșie reprezintă reperele unei ridicări topografice exacte: în schimb, restul clădirilor (puncte negre) sunt numai însemne menite să sublinieze convențional traseele și importanța ulițelor; tot indicative rămân și marcajele sugestice de locuri de cultură și grădini de pe întreaga arie a orașului, cele mai multe plantații de vie.
În legenda explicativă este înscrisă poziționarea a 91 biserici și mănăstiri, 8 hanuri (case pentru călători) și 28 palate și case boierești.
Importanța covârșitoare a acestor ridicări topografice constă în faptul că se îngăduie o restituție a întregii vetre a târgului medieval cu construcțiile lui importante.
În suita planurilor timpurii se înscrie și acel plan redactat de A. Gaudi din serviciile cancelariei Austriei la București și revăzut de General-Maiorul de Hartingh, intrat în folosința generalului Miloradici în timpul războiului ruso-turc din anii 1806-18129. Din grafia lui deosebită se surprind detalii care caracterizează structura orașului de la acea

Planul orașului București dintre anii 1789 - 1790, atribuit lui Ferdinand Ernst

dată, dezvoltat pe interesecția a două axe perpendiculare generate de drumurile principale ale zonei, ferit de inundațiile Dâmboviței; desprindem că traiectul spre Târgul de Afară nu este definitivat, dar nici podul de Pământ nu este deplin consolidat; de-a lungul lui, de la Cișmigiu în sus de o parte și de alta ființează luncile, zăvoaiele și dumbrava, știute din descrieri, cu aportul lor la dezvoltarea ulterioară a urbei.
Acest plan apare și el în mai multe redacțiuni, dar în atenția noastră intră numai imaginea unui cadru microfilmat. Precizăm că un Gaudi este autor și al altor schițe din perioada de început a secolului, dar apare și ca arhitect în preocupările căruia intră restaurări la biserica mesterului Manole și la paraclisul Episcopiei Râmnicului la jumătatea secolului. Din alte însemnări ne este cunoscut și un Iorgu Gaudi absolvent de la Sf. Sava.
Printre cele mai interesante planuri ale Bucureștilor din perioada de început a secolului al XIX-lea trebuie să înscriem o piesă, exemplarul I și II, reconstituită din asamblarea a patru cadre de microfilm, desprinse poate chiar dintr-un format mai mare de hartă, în redacție franceză, cu o legendă detailată, scară grafică și orientare, pe care se află adăugat undeva în limba rusă: „Goroda Bucuresta". Este vorba de o reprezentare care cuprinde toată vatra orașului de la Cotroceni la Dudești și cu Pantelimonul, numai o porțiune din Colentina; Curtea veche nu arsese când s-a dresat acest plan și nici Podul de Pământ nu era încă definitivat.
Interesantă ni se prezintă și o schiță cu proprietățile din perioada de început a secolului al XIX-lea de pe malul Dâmboviței, dintre Podul Mogoșoaiei, Biserica Domnească și Mitropolie, din care rezultă că toată Curtea Veche, dispărută, cuprindea parcela cu locul Hanului Manuc întins până la Podul Calicilor. Cotul forțat al Dâmboviței de aici poate explica locul prizei acelui canal amintit trecut prin fața Bisericii Domnești, poate chiar fostul canal al morii acestei biserici știut din secolul al XV-lea. Detaliul din schița de față se identifică cu exactitate în structura planului precedent.


PLAN
der
Wallachischen
Haupt & Residenz Stadt
BUKUREST.

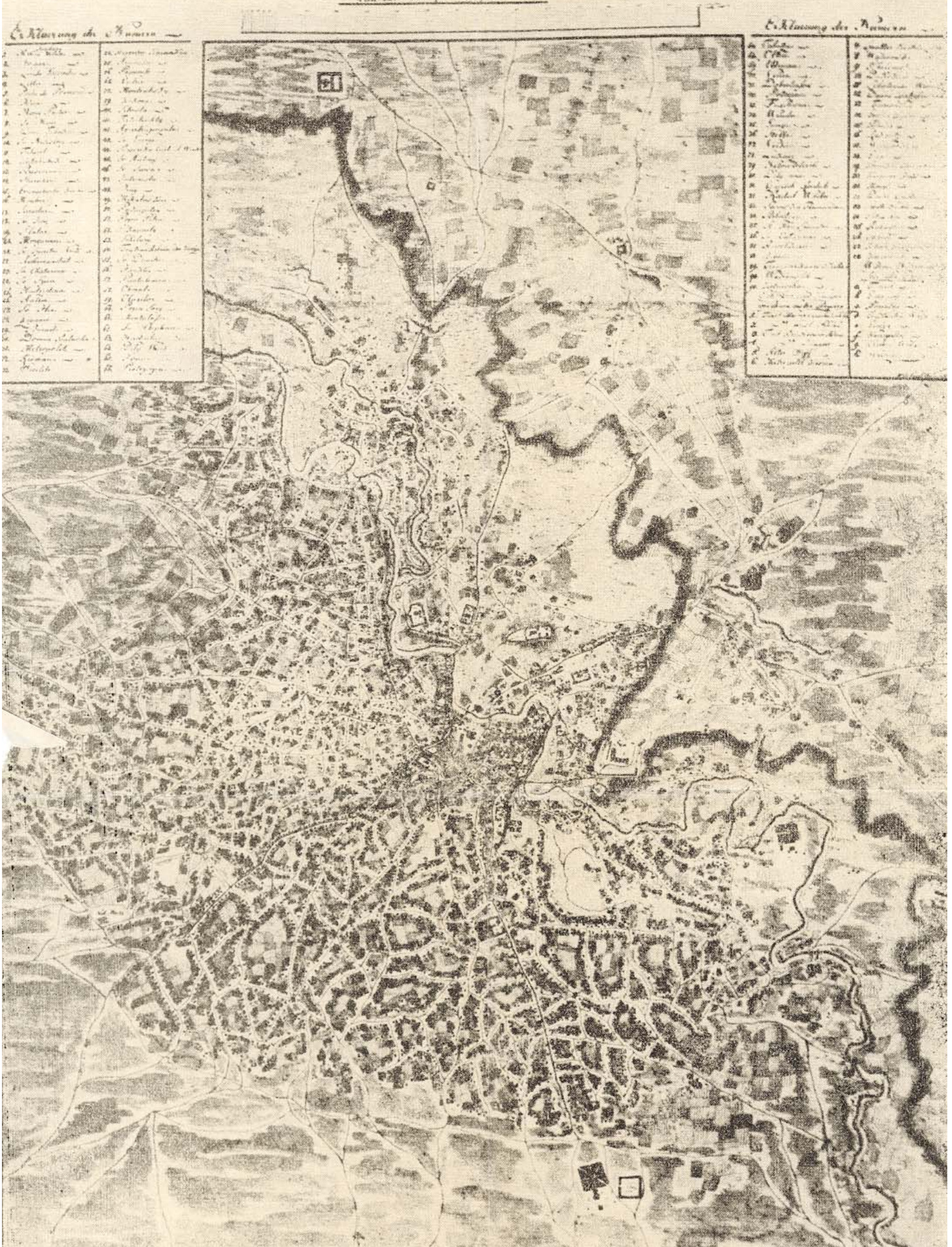
PLAN

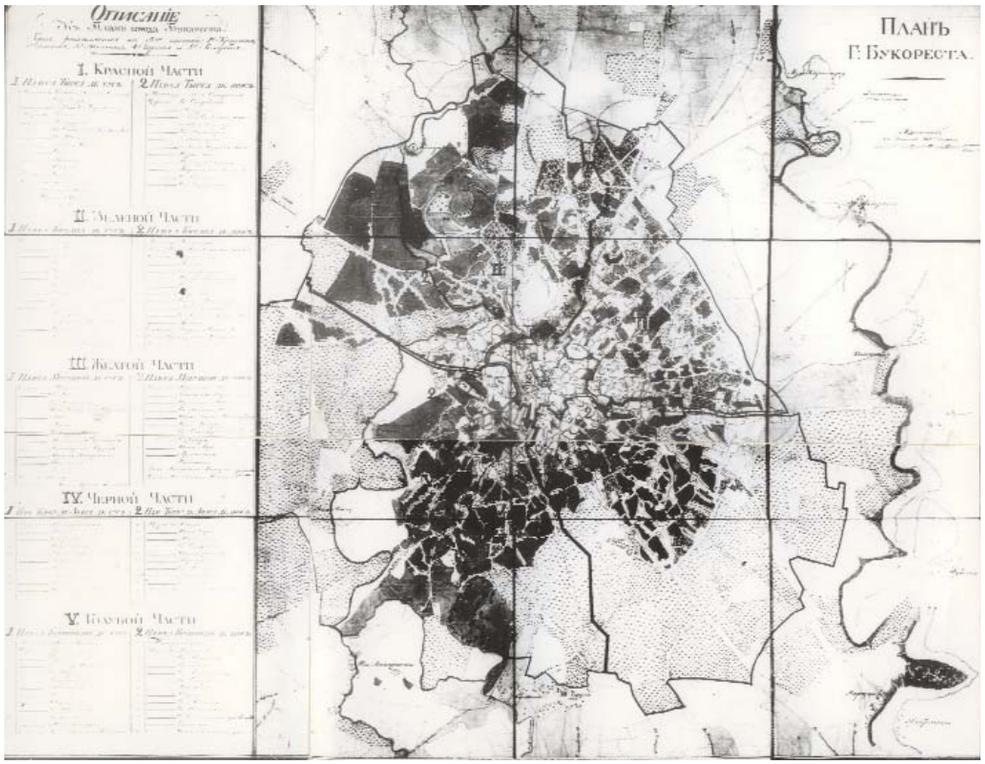
Von der Haupt und Residenz-Stadt Bukarescht, in der grossen Walachey, welche den 9ten November 1789. von denen Kayserlichen Königlichen Oesterreichischen Truppen, unter Commando Sr. Durchlaucht des Feldmarschals Prinzen von Sachsen Coburg in Besitz genommen worden.

Maasstab von 1000 Klaftern

Erklärung der Nummern

Erklärung der Nummern





Un plan al orașului București din perioada de început a secolului al XIX-lea, rezultat din întregirea noastră a patru cadre de microfilm; redacție în limba rusă

Planul Capitalei București după ocuparea sa de către generalul Miloradovici (1806, dec.25) executat de A. Gaude, din cancelaria Autriei și revăzut de Hostingt, cu explicații redactate în limba franceză

Planul Bucureștilor ridicat de ing.-Lct. F.B.Purcel din anul 1789 xerografie după G.D.Florescu

Planul Bucureștilor din anii 1822 -1824 atribuit indiscutabil lui Moritz von Ott; detaliu cu încadrarea perimetrului

PLANURI ALE BUCUREȘTILOR DIN PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XIX-LEA

Planul din Harta Mare a Bucureștilor, sau Planul cel Mare al Capitalei, în care se cuprindeau hotarele, toate podurile cele mari peste râu, toate ulițele târgului, toate mahalalele care răspund în drumurile Câmpului, cu toate cotiturile Dâmboviței se afla expus în clădirea Magistratului (Primăriei); în temeiul acestui plan se făceau toate chibzuirile Divanului cu privire la paveluiri, mărginirea poliției (orașului), măsurile împotriva revărsărilor Dâmboviței etc. Continuu completat cu modificările intervenite, totdeauna era solicitat de trupele de ocupație, dar adesea uitat a se mai restitui...

Datele de arhivă consemnează în primele două decenii ale secolului al XIX-lea prezența unui număr tot mai mare de antreprenori, hotarnici-topografi sau geometri, ingineri arhitectoni sau idroteci, cărora li se încredințează lucrări importante. Să amintim numai de inginerul Andrei Kovaci (între altele hotarnic al moșiilor Băjești și Bălilești la 1810) însărcinat cu unele îndreptări ale orașului și să cerceteze viiturile Dâmboviței, de arhitectul Fraincvrach menționat la 1815 (poate chiar acel Fraiwalt ingineul care vrea monopolul plutirii Argeșului pe 10 ani) și pe care Alexandru Șuțu îl însărcinează la 1819 să ridice „planul în harta mare, cu arătare de toate podurile cele mari, de ulițele târgului, de toate mahalalele, de toate ulițele mahalalelor care răspund în drumurile câmpului de arhitecții Hartler, Giulini și alții, însărcinați cu refacerea podurilor și a ulițelor etc.

Cu o bogată activitate îl știm pe inginerul arhitecton și geometru Moritz von D'Ott din timpul lui Caragea, însărcinat cu planul „pentru vărsături" al Dâmboviței, Ilfovului și Ciorogârlei, la 1818, și apoi de domnitorul Alexandru Șuțu să ridice un plan al Bucureștilor.

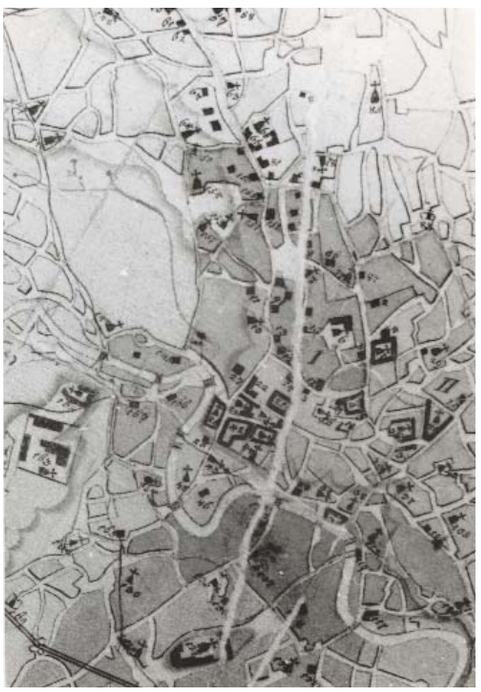
Iată că din această perioadă se semnalează în colecțiile Bibliotecii V.A. Urechea din Galați prezența unui plan al Bucureștilor pe care Paul Pâltînea îl datează corect anul 1825 și în atribuite lui Moritz von D'Ott, deși degradările suportului știrbesc tocmai locul acestor date. Grafia înscrisurilor și semnele topografice inconfundabile atribuie indiscutabil acest plan lui D'Ott, inginer topograf, regăsit în planuri de hotărnicie făcute pentru moșiile Persica, Dâlgile, Ciocănești, Faorei, Nițulești și Ulmu.

Este vorba de o ridicare topografică pe care nicio altă hartă a orașului nu o egalează până la apariția planului lui Borrocyn. Suntem totuși, aici, în fața unui dublet sau a unei reproduceri, poate la o altă scară a unui alt plan al lui Moritz von D'Ott, terminat înainte de 22 ianuarie 1823, necunoscut încă, menționat într-un pitac domnesc din timpul lui Grigorie Ghica, alcătuit din două foi.

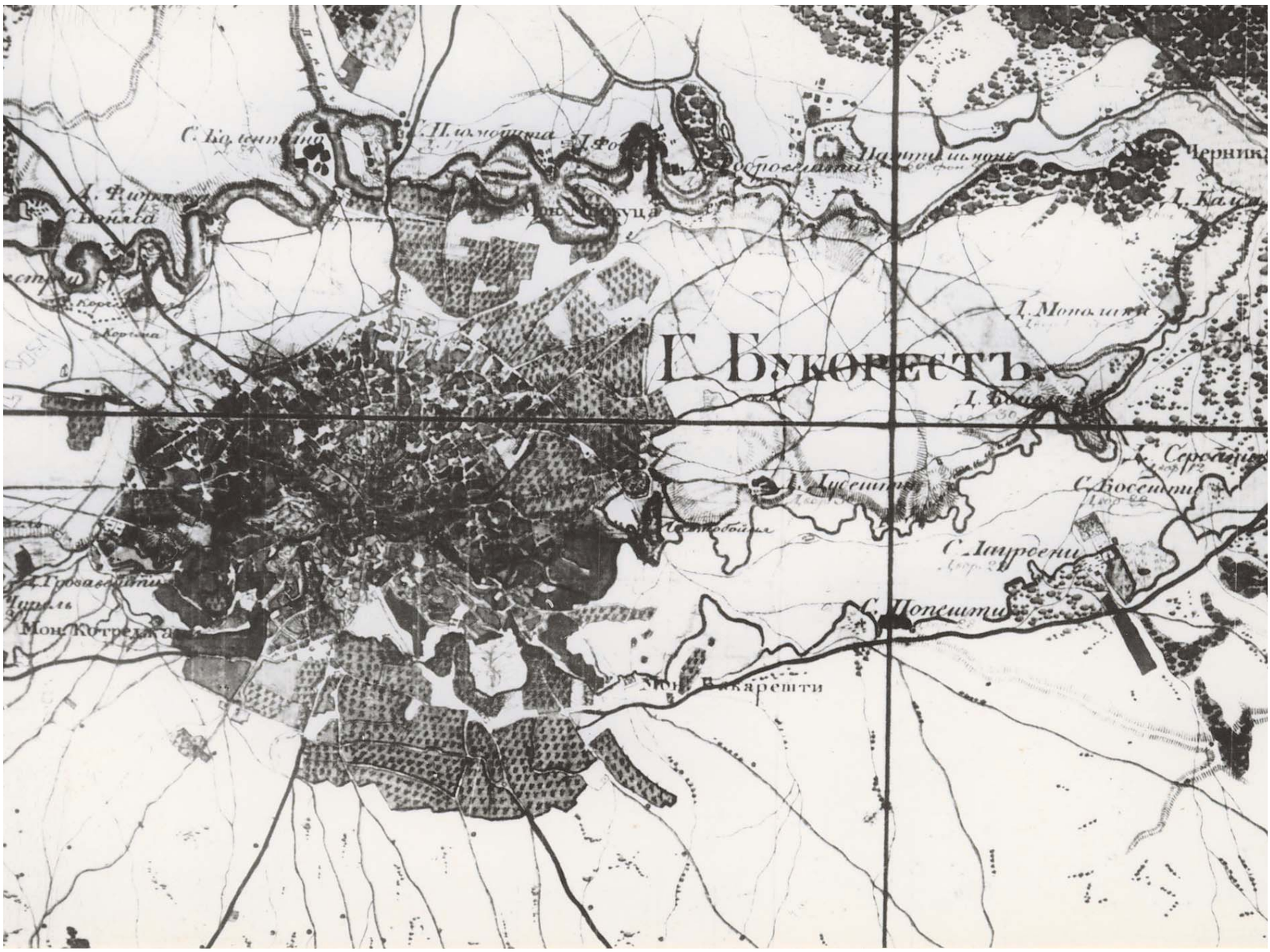
Pe acest plan sunt consemnate aria orașului cu cele 10 plase, împrejmuit cu șanț, legăturile cu vecinătățile, marcarea zonei centrale, cu trimiteri la legendă; Curtea Domnească cea Nouă cu paraclisul ei de pe Dealul Arsenalului, centrul vechi al orașului, Mitropolia, bisericile vremii, mănăstirile și toate hanurile, morile de apă, podurile peste râu, curțile riverane Colentinei cu paraclisele lor, Grădina lui Mavrogheni cu chioșcul și aleiul spre lac etc.

Se spune că și Kreuchely-Schnerdtberg, consulul prusian la București este autor al unui plan al orașului de la 1822; poate că acest plan nu este altul decât cel ridicat de Moritz von D'Ott, supus prusian, inginer topograf însărcinat oficial cu această lucrare; nu știm până acum nimic despre existența unui plan Kreuchely.

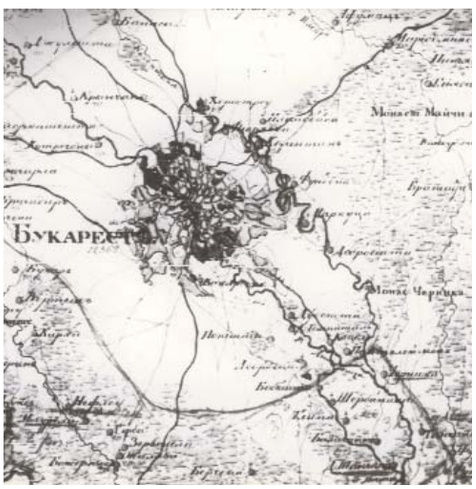
Planurile topografice ale Bucureștilor din hărțile rusești din anii 1828, 1829 și după aceea se datorează în principal ridicărilor Statului major al armatei a II-a rusești, care a folosit toate statisticile și reambulările materialelor locale, amintindu-i ca



Detaliu din planul Bucureștilor de la 1822-1824, cu zona centrală

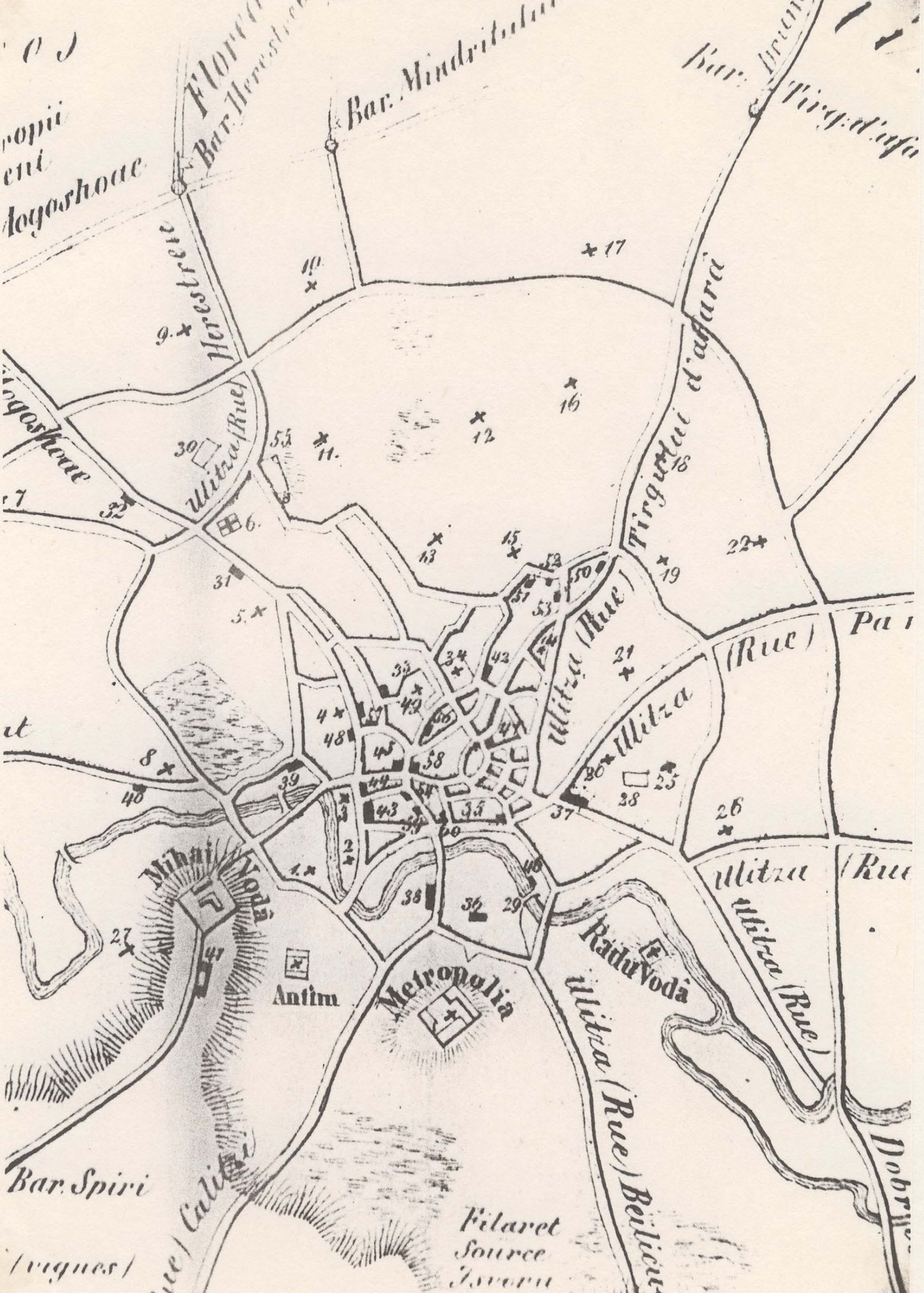

Г. Букорестъ
С. Попешти
Мон. Бакарешти

БУКАРЕСТЪ

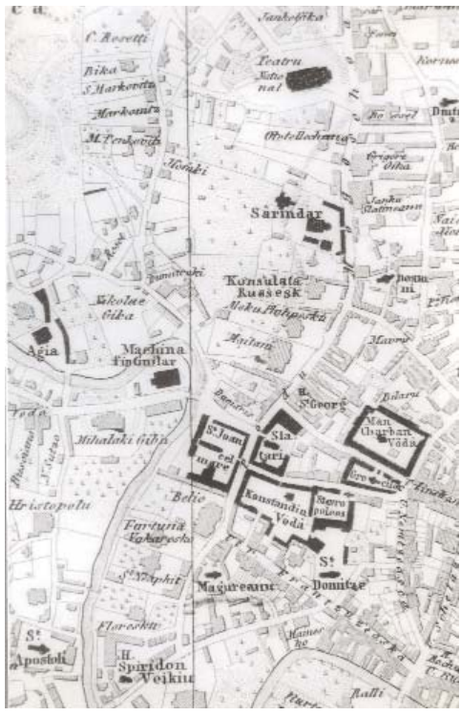


recunoscuți topografi pe Sernskant și Kuzmin, autori ai acelui plan deosebit al Bucureștilor de la 1828. Pe datele lor se dresează și acea hartă din anii 1829-1835 la scara 1/420.000, retipărită în 1852, și ea cuprinzând un plan al Bucureștilor încadrat ansamblului teritoriului Țărilor Române; această hartă rămâne recunoscută prin fidelitatea redării reliefului în semitopografia vremii: rețeaua drumurilor de tot felul, firele de apă, culturile specifice, numărul locuințelor și locuitorii lor etc.
în suita aceasta a specificului topografiei militare din perioada anilor 1828-1830 face parte tocmai și acel „Plan Goroda Bucoresta", cu orașul împărțit pe culori, plase și mahalale, însoțit de o bogată legendă explicativă, cu scară grafică și orientare, și el restituit de noi din recompunerea a patru cadre de microfilm;
reținem din modul de organizare al așezării urbane, detaliile, care se leagă de redarea structurii stradale, limitele orașului și vastele plantații de viță de vie.
Poate că ridicările topografice din acest plan cu toate detaliile arhitectului Faiser (Heinrich Gotfried Feusser von Mentzen transcris ca: Faisăr, Faiser, Feiser von Menten, Feisser, Hainrich Vaiser etc.) să întocmească noul plan al Bucureștilor, cu aria extinsă a orașului de la acea vreme, și noile bariere, plan ce se înaintează domnitorului Al. Ghica, în anul 1835.

Fără îndoială acest plan, cu primele rezultate ale Regulamentului de înfrumusețare a Capitalei apare asemănător acelui plan al orașului din anul 1837, publicat în almanahul pe același an.
Din seria aceasta timpurie de hărți face parte și acel „Planu a politii București" (fără scară) din editura Valbaum și Weice în care pe lângă structura stradală bine precizată și barierele stabilite sunt marcate și cișmelile mari, toate bălțile importante peste care se va clădi orașul.
Cunoscutul plan din anul 1842 publicat în mai multe ediții și știut din „Almanach de Valachie" pe același an, ca și planul semnat de Gheorghe Ghica din aceiași perioadă, aflat la Arhivele din Viena, sunt ridicări care urmăresc să redea structura stradală, drumurile de acces, barierele și împărțirea pe sectoare și plăși; sunt bine precizate construcțiile importante din zona centrală, hanurile, cheiurile Dâmboviței, barierele etc.; sub semnătura inginerului C.N. Râmniceanu, este vorba de înfăptuirile lui Faiser, arhitectul Capitalei, sub direcția Vladimir Blarenberg.
Planurile orașului București din anii 1835, 1836, 1837, 1842, rămân cunoscute sub numele de planurile Faiser, Blarenberg, Ghica sau Râmniceanu ridicate prilejuit, de acțiunea de înlinierea străzilor, trasarea perimetrului orașului, precizarea barierelor și împărțirea pe sectoare; chiar și Borroczyn



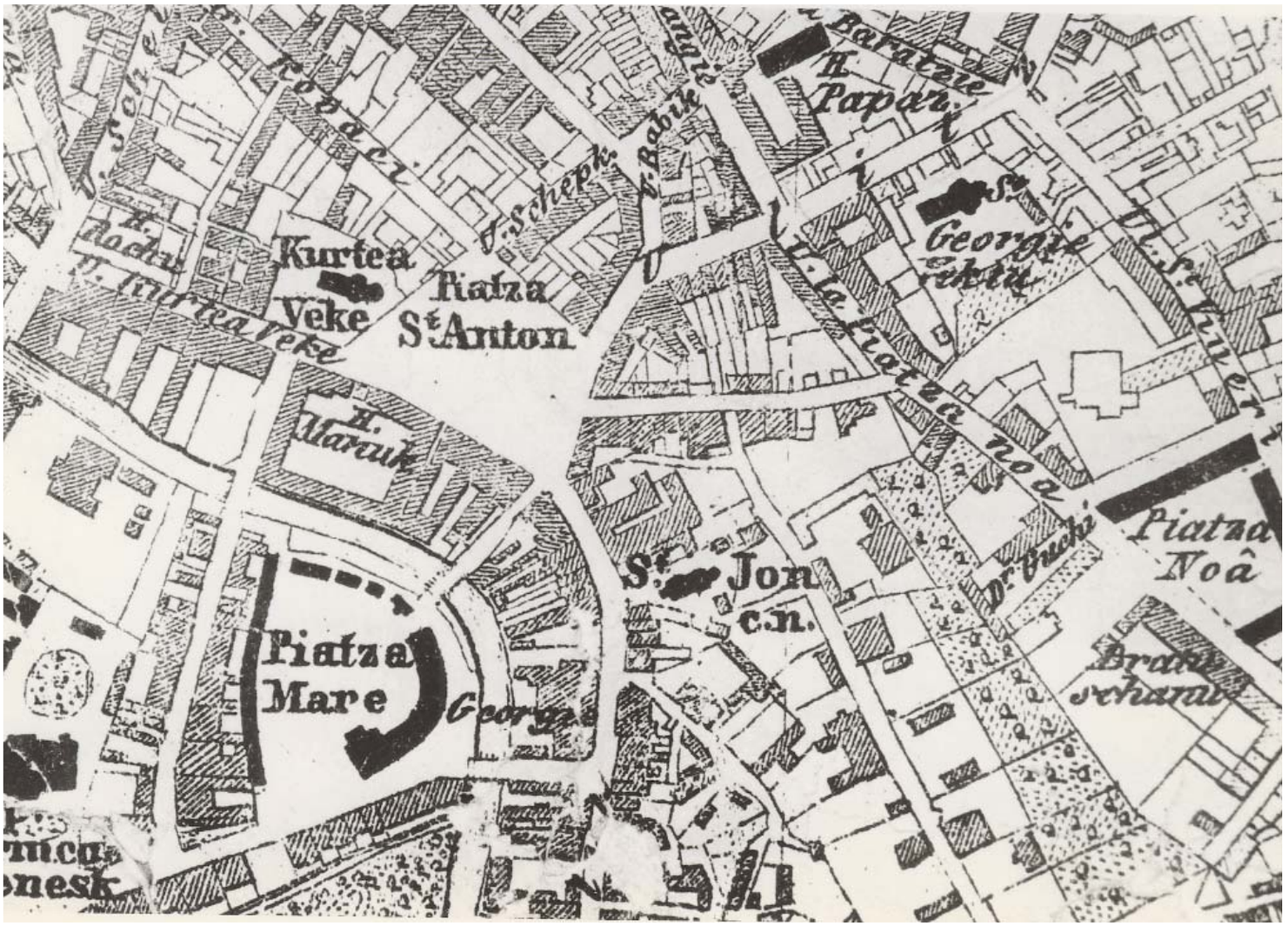
Bar. Mindritulu
Bar. Herestreu
Herestreu
Ulitza (Rue)
Tirgului d'afara
Ulitza (Rue)
Ulitza
(Rue)
Ulitza
Ulitza (Rue)
Mihai Vodâ
Antim
Metropolia
Radu Vodâ
Ulitza (Rue) Beilicu
Bar. Spiri
Filaret
Source
Isvoru



este autorul unui asemenea plan. Reținem dintre acestea planul orașului din 1842, ridicat de C.N. Râmniceanu, scara 1:0 stânjeni, remarcat prin tendința clară de înscrierea unei structuri stradale clară radial-inelară dictată de Regulamentul de înfrumusețare. Dincolo de știutele planuri indicative timpurii din anii 1835-1842, trebuie amintit și acel „Plan de București", nesemnat și nedatat, pe culori și împărțit în caroiaje, în redacție franceză, cu registre explicative de detaliu pentru străzi și toate edificiile importante, cuprinzând și unele propuneri; reținem numai câteva însemnări: Gara de nord apare pe locul actual, bulevardul ce trece prin fața academiei lui Orescu trebuie să ocolească pe cealaltă movilă bisericile sf. Ilie, întrevăzându-se ca grădina Cișmigiu, așa cum voise Bibescu la un moment dat, să se întindă chiar până la Dâmbovița; din însemnări, mai știm că se întrevedea o grădină în jurul Sărindarului întinsă până în Brezoianu și chiar cu o deschidere către teatrul național; aria orașului este deplin delimitată și sunt stabilite și locurile pentru cimitie etc.

știm apoi că pentru diferite trebuințe ale Municipalității se continuă acea activitate de reluare, de copiere, de întregire a planurilor existente. Lui Villacrosse, de pildă, din anul 1847 i se recomandă să execute o copie după „planul cel mare al capitalei", lucrare pentru care primește 110 galbeni. Dar abia în 1852, prin repetate intervenții pe lângă consulaul francez, și numai la dispoziția domnitorului, se ajunge ca lucrarea să fie săvârșită.

„Planul Bucureștiului", ridicat între 19 august 1843 și 18 aprilie 186, desfășurat pe 100 planșe, alcătuit de un colectiv de topografi. Baza pe care a slujit pentru triangulația acestui plan s-a luat și s-a așezat pe o întindere de șes între Mănăstirea Cotroceni și Drumul Craiovii, în lungime de 1562 stânjeni între Mănăstirea Cotroceni și Drumul Craiovii, în lungime de 1562 stânjeni Șerban Vodă. Declinația magnetică registrată = 10035'58" vest. Punctul principal al



nivelației l-a constituit placa de piatră de la mijlocul celei dintâi porți de intrare, în grile, a bisericii Mitropoliei, cu 409 palme, 7 degete și 9 linii zecimale Șerban Vodă deasupra nivelului Mării Negre.
După aceste ridicări – din 1846-1847 -, ca o sinteză, se știe că s-a realizat apoi un plan al orașului care, așa cum ne spune Borroczin "s-a făcut nevăzut" în timpul evenimentelor anului 1848.

- Planul orașului București cu partea arsă în 1847, de Eduard Schweder, scara de 300 klafteri, cuprinde:
- Planul Bucureștiului. Ridicat, tras chi publicat din porunca prea înălțatului Domn Stăpânitor Barbu Dimitrie știrbei V.V., Borroczyn (maior, Baron Rudolf Artur), scară de 1:1000, 1852; 1 foaie colorată 72 x 68 cm, reluată în mai multe reproduceri.

Este cunoscută și ediția acestui plan în format mare, pe patru foi.
Arhivele Statului conservă un exemplar din acest plan cu valoare de manuscris, în care tot fondul de construcții este poșat diferențiat, cu culoare, marcându-se continuule intervenții ale municipalității.

- Plan Der Stadt Bukarest, auf grundlage einer aelteren okonomischen Aufnahme reambulirt von Friedrich Jung, k:k Hauptmann, 1856.

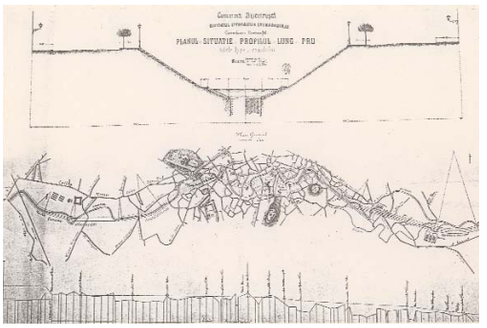
Se prezintă strucuta cea mai completă a orașului, cu fondul de construcții, parcelări, piețe și grădini publice etc; face parte din categoria planurilor economice ale orașului, care trebuie să trăiască din resursele sale.

Planul orașului București cu împrejurimile sale, detaliu
din harta România Meridională; 1856-1864

PLANURILE BUCUREȘTILOR ÎN CARTOGRAFIA ROMÂNEASCĂ

"Bucuresci". Planul orașului București cu împrejurimile sale, detaliu din harta României meridionale (112 planșe format 60/40, scări aproximativ 1/57000), scara în paralele: miliariu austriacu, miliariu geograficu și miriametru de locometre; ridicare acestei hărți s-a făcut din dispoziția Domnitorului generalului Fligely, în a cărui subordine au participat alături de militari austrieci și ofițeri de geniu și topografi români.
Reproducerea ei în versiune românească s-a încredințat lui Szatmary, după procedeul chromolithographiei, noutate în acest tip de aplicație; cotarea acestei hărți ca un document științific incontestabil și bogata experiență a inginerilor - topografi, hotarnici, geometriangulatori etc. – impun topografiei românești o recunoaștere de prestigiu în universalitate.

- **București, Capitala României, scara 1.300 pași, D. Pappasoglu, lucrătoru Ambrosiu Petru, București, 1871**; foaie colorată 83 x 61 cm, tras în mai multe ediții, cu împărțirea pe culori, precum și serii numai pentru câte un sector separat.
Locotentul-colonel D. Pappasoglu, temeinic desenator, gravor și cartograf, cunoscător al teritoriului, el este totodată autor al unei hărți a Principatului, desfășurată pe județe, precum și a mai multor planuri de restituție a orașului București etc. Fără îndoială că opera lui, pe nedrept uitată, suferă prin modul de interpretare de concepție romantică a vremii, abuzând de recosntituiri, de rebotezarea multor localități, de date pe care adesea documentele nu le confirmă.
- **Perspectiva culorii de roșiu din București de Pappasoglu E., circa 1872**; foaie colorată, manuscris, 51x45 cm.
Se înfățișează planul orașului, vedere în perspectivă axonometrică a clădirilor.
- Plan du Bucarest (Roumanie), în „Atlas des Grande Ville du Monde", Paris, 1879:
Se prezintă o imagine caracteristică a orașului cu figurarea întregului său program edilitar, prin ai cărui renume îl face să fie înscris printre marile orașe europene.
- **Comuna București, serviciul Hydraulic Extraordinar. Corecțiunea Dâmboviței. Planul de Situație și profilul în lung cu profilele type ale canalului**. Plan general scara 1:10000; 1 foaie colorată 55 x 73 cm. Circa 1882:
Se prezintă profilul apei Dâmbovița cu taluzarea malurilor, trasarea celor două bulevarde mărginașe și traseul canalului proiectat, trasat peste firul Dâmboviței, cu profilul longitudinal al firului apei etc.
- **Planul Capitalei București și al învecinătăților, 1 foaie 67 x 72 autor necunoscut; circa 1882**:
Manuscris colorat, copia unor planuri mai vechi, actualizată; reprezintă gările orașului și bulevardul de centură definitiv pe linia Cotroceni, Calea Zinca Golescu, șoseaua Basarabilor, șoseaua Bonaparte, șoseaua ștefan cel Mare și șoseaua Mihai Bravu, până la intersecția cu Calea Viitorului. Este prevăzut pe acest plan și trasarea bulevardului din fața Academiei, de la Colțea până la intersecția cu Schitu Măgureanu.
Foarte interesantă este situația grădinilor de la șosea și din jurul lacurilor cu „cetatea" de pe insulă. Aria orașului se arată a fi împărțită pe sectoare, marcându-se corect toate zonele plantate cu vii.
Mai sunt precizate: Grădina Botanică, Manufactura de Tabac, Penitenciarul Văcărești, Șoseaua, Fabrica de cărămidă Gherghel, Uzina de Gaz, Fabrica de chibrituri, Abatorul, Tirul German etc.
- **Plan General al Canalisarei Dâmboviței** în interiorul orașului București, scara 1:10000, desemnat după proiectul adoptat de Onor Consiliu Comunal, de F. Sesquieres sub direcția D-lui Gr. Cerkez, inginer șef al orașului; 1 foaie colorată 37 x 83cm., circa 1885:
Se dă un fragment al orașului, cu anvergura râului Dâmbovița și proiectarea canalului,



Planul de detaliu al canalizării Dâmboviței cu profilele transversal și lonfitudinal, cc.1882

MAJESTATEI SALE
IMPERATORUL
TUTUROR RUSSIELOR
ALEXANDRU NICOLAEVITZ
STATISTICA
SCALA

CENTRULU
CAPITALEI BUCURESCI
Colórea de roşü
Dedicat Dom-sale G-lui V. HIOTTU
PREFECTU POLITII CAPITALI.
1871
EDITOR COMPUITOR
ACADEMIA
HALLA
PIATA TIERASCA
Calea Vacărescu
Strada Pescării vechi
Strada Palestrina
Strada Spanielii
Cismegiulu

Centrulu Capitalei Bucuresci, Colorea de roșiu, D. Papasoglu, 1871

CENTRULU
CAPITALEĬ BUCURESCI
Colórea de roşŭ
Dedical Domsele Dluĭ V. HIOTTU
PREFECTU POLITII CAPITALI.
1871
EDITOR COMPUITOR
MAJ. D. PAPASOGLU
N
E
V
S
Negru Vodă
Strada Vami
Str. Colţii
Str. Academii
Consulat Francez
JANDARMERIA
VAMA
BANOW
TIPOGRAFIA ROSSETTI
PENSION
MOSCU
ACADEMIA
St. NICOLAE
Bulevardulu Universitati
SUTU
COLTEA
Str. Pensionatului
PENSINAT
CENTRAL
CON. AUSTRI
BIS. SLAUNE
HOTEL MOLDO ROMAN
Str. Popa Herea
Str. Sfinţilor
COMISIA DE ROŞU
BIS. CU SFINTI
Str. Moşilor
Str. Negustori
Str. Sborru
Strada Pescari vechi
HOTEL DE LONDON
Str. Tudor Vladi
Str. Radu Callomfirescu
Callea Moşilor
Capella BULGARĂ
Str. Stelea
Callea Vergu
CIMITIRU CATOLICU
Strada Lucaci
HAVRA
CAPEL. CATOLIC
Str. St. Vineri
St. VINERI
Strada Palestini
St. Georgie Vechiu
Pomu verde
Gimnasiul Lazaru
Str. Udricani
BIS. UDRICANI
Str. Frinta
PIATA FIERASCA
Sinagoga şi Scola Israelitenilor Pamînient
Callea Vacarescĭ
BRĂTĂŞANU
Arion
Strada Olteni
Fundatura Sticlari
Fundatura Mamulari
Str. St. Janica
Str. Israelita
Strada Spaniola
HALFON
Str. Negru Vodă
CASARMA VECHE
MILLET
JIGNITA
Strada Cerbului
Callea Vacaresci
Str. Negru Voda
Spitalulŭ de nascere
Str. Radu Vodă
Dâmboviţa
POSTA ŞI TELEGRAFU
Strada Pesti
Str. Domni
Str. Germana
Str. Lipscani
Str. Gabroveni
Strada Decebalu
BARATIA
HANU ZAMFIR
HANU GIMCON
FOLCOEANU
CAPSA
PREFECTURA CAPITALI
HOTEL PESTA
STATU MAJOR
CASARMA
DE MANCHESTER BAZAR
Hôtel de Franta
SLATARI
Piata Constantin Vodă
Str. St. Dimitrie
HOTEL CONCORDIA
Strada Covaci
Str. Sellari
HANU ROŞU
PIATA St. ANTON
HANU MANUCU
La Steaua albă
HOT. PATRIA
Callea Mosilor
Str. Carol I.
HOTEL BUDISTEANU
BIS. MAGURENU
Str. Brâncoveni
HANU VERDE
CRETZULESCU
PIATA 24 GENARIE
HALLA
PRIMARIA
CURTE APELATIVA
PALATU BRANCOVANU
Domna Bălaşa
Cancelar. Epitropii Brîncoven
St. Nicolae din Prundu
PERSIONAT JONESCU
Spiteria Brîncoven
Strada Municipala
Str. Arti
SPITALU BRANCOVEN
Str. Bibescu Vodă
PALATULU BIBESCULUI
Hôtel Abramŭ
Délu Mitropolii
Callea Serban Vodă

Planul Orașului Bucuresci conform rectificării Dâmboviței, planurile de aliniere al stradelor și bulevardelor, sub direcția D-lui G.A. Orăscu, 1894

precizându-se pieţele tangente, cele două porturi, locul apelor minerale.
Se arată ca existând la acea dată bulevardul ce duce la Colţea până la Schitu Măgureanu.
Reţinem de pe acest plan traseul schiţat al unei străzi care trebuia să unească strada 11 Iunie cu strada Brezoianu, ducând până la Ştirbei Vodă.
Tot aşa se remarcă pe acest plan canalul Dâmboviţei săpat înainte vreme în aval de oraş, de la Vitan la Manolache.

- Planul oraşului Bucureşti, revăzut şi îndreptat cu arătarea canalizării Dâmboviţei de Sesquieres (D.P.).

Plan tras în mai multe ediţii, în jurul anului 1890.

- **Planul Oraşului Bucureşti, revăzut şi corectat conform rectificării Dâmboviţei, planurile de aliniere al stradelor şi bulevardelor, alcătuit sub direcţia S-lui G.A. Orăscu, şeful serviciului, 1893;** foaie caroiată: 8/a-f; 52/65:

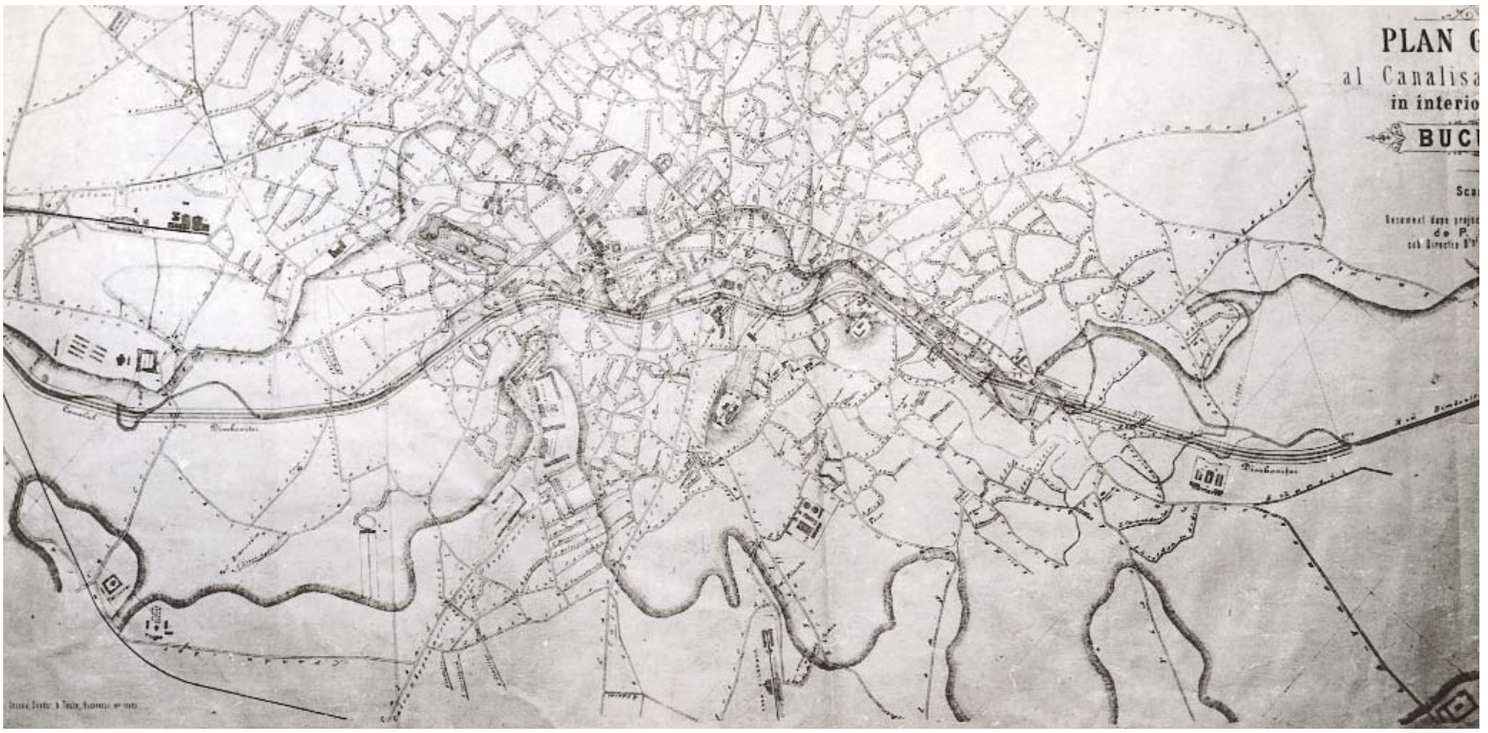
Se marchează propunerile de sistematizare înfăţişate, cu precizarea traseelor deja realizate, precum şi a celor de viitor; este marcată în acest fel, ca lucrare de viitor şi trasarea bulevardului ce duce de la Piaţa Universităţii la strada Romană şi şosea (Piaţa Victoriei).
Oraşul este împărţit pe sectoare şi este însoţit de o legendă şi o bogată listă explicativă.
Câmpul Moşilor şi articulaţia lui cu Bulevardul Teilor nu este încă realizată; Piaţa Bibescu Vodă, Hala de Peşte, Hala (cea mare) încă se mai păstrează în vechea lor formă.

- **Planul Oraşului Bucureşti lucrat de Institutul Geografic al Armatei pentru Primăria Bucureşti**, scara 1:5000, Bucureşti 1895-1899; 4 foi 100 x 84 cm. Se trasează structura sistematizată a oraşului, marcându-se amplasamentele importante, zonele de industrie, antrepozite, pieţele, parcurile şi grădinile etc.

Este cunoscută şi ediţia color, scara 1:10000, a acestui plan pe o singură foaie, în caroiaj, pe sectoare. Ediţia acestuia este prilejuită de comemorarea a celui de al „XXXIII an al Domniei M.S. Regelui Carol I". Străpungerile proiectate a se realiza cu marile bulevarde articulate în pieţe circulare, elipsoidale sau pătrate reprezintă evident o inspiraţie după experimentul parizian al lui Hausman; trebuie adăugat că fiind în vizită la Napoleon al III-lea, lui Carol I i-a atras atenţia străpungerile de felul acesta trasate cu culoare roşie peste reţeaua de străzi existente.

- Planul oraşului Bucureşti întocmit din dispoziţia primarului Capitalei N. Gr. Filipescu în anul 1895, la scara 1000 m=0,15 („întocmit după documentele existente")

Sunt cuprinse şi prevederile unor studii şi proiecte menite a fi realizate în viitorul apropiat; pe lângă marile străpungeri prevăzute a se realiza, articulate unor pieţe circulare, elipsoidale sau rectangulare este cuprinsă şi Gara Centrală, proiectată în vecinătatea imediată a Dâmboviţei, cu intrarea articulată Pieţei Elefterie, în

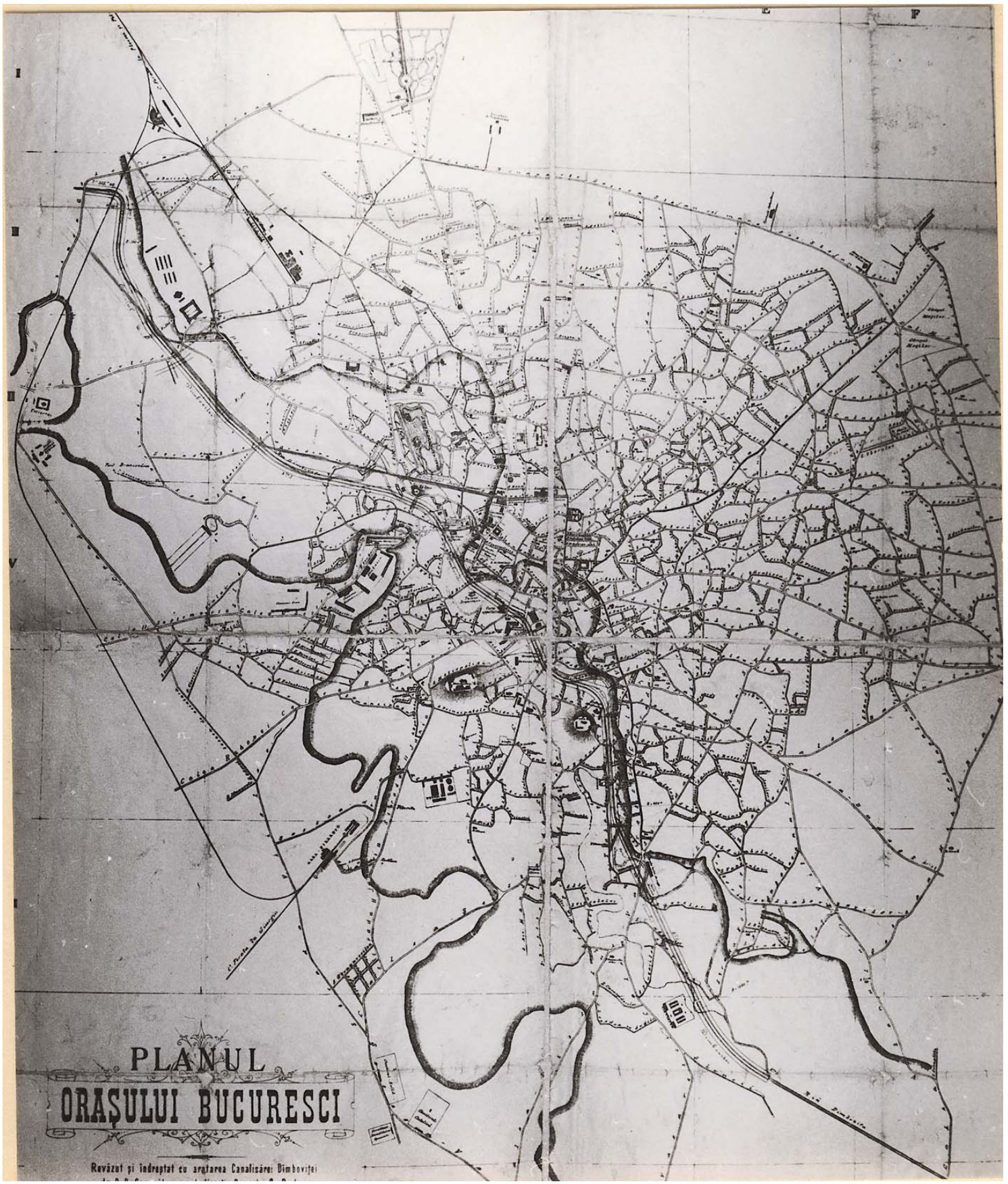


Planul general al canalizării Dâmboviței în interiorul orașului București, 1/10.000, după proiectul adoptat de Onor Consiliu Comunal de P.Sesqiueres sub direcția d-lui Gr. Cerchez, inginer șef al orașului, cc.1885

capătul marilor bulevarde, Elisabeta și Independenței;
Marea axă: Bariera Vergului – Palatul de la Cotroceni este complet definitivată și se recunosc (punctat) și prevederile bulevardului care trebuie să unească zona Colțea cu prelungirea din Piața Romană și Piața Victoriei; sunt definitivate planurile pentru parcurile de la Palatul Cotroceni și Grădina de la șosea c și Târgul Moșilor;
În afara bulevardelor de centură definitivate la această dată, șoseaua Viilor, șoseaua Doamnei, Strada Pandurilor, urmată – cu întreruperea liniei de cale ferată – de șoseaua Basarabilor, șoseaua Bonaparte, șoseaua Ștefan cel Mare, șoseaua Mihai Bravu până la Calea Vitan. Între șoseaua Viilor și capătul Bulevardului Mihai Bravu continuă să rămână o zonă nestrăbătută de o legătură directă; industriile cu atelierele de tot felul se recunoaște că ocupă zona periferică a orașului (Fabrica de bere Opler, Fabrica de Frank Kaffe, Fabrica de Chibrituri, Abatorul, Uzinele Lemaitre, Fabrica de Bazalt, Uzina de Tramvaie Electrice, Fabrica de Lemnărie E.Lessel, Fabrica de Bere Lutter, Societatea de Tramvaie, Moara State Stanciovici, Fabrica de Frânghii și țesături mecanice, Moara Olmazu, Moara Asan, Fabrica de Săpun Stela etc.);
Apar realizate pe strada Polizu: școala de Poduri și șosele și școala de Arte și Meserii; tot așa, apar definitivate Spitalul Filantropia, Maternitatea Filantropia, Spitalul de Copii, Spitalul Colentina etc.

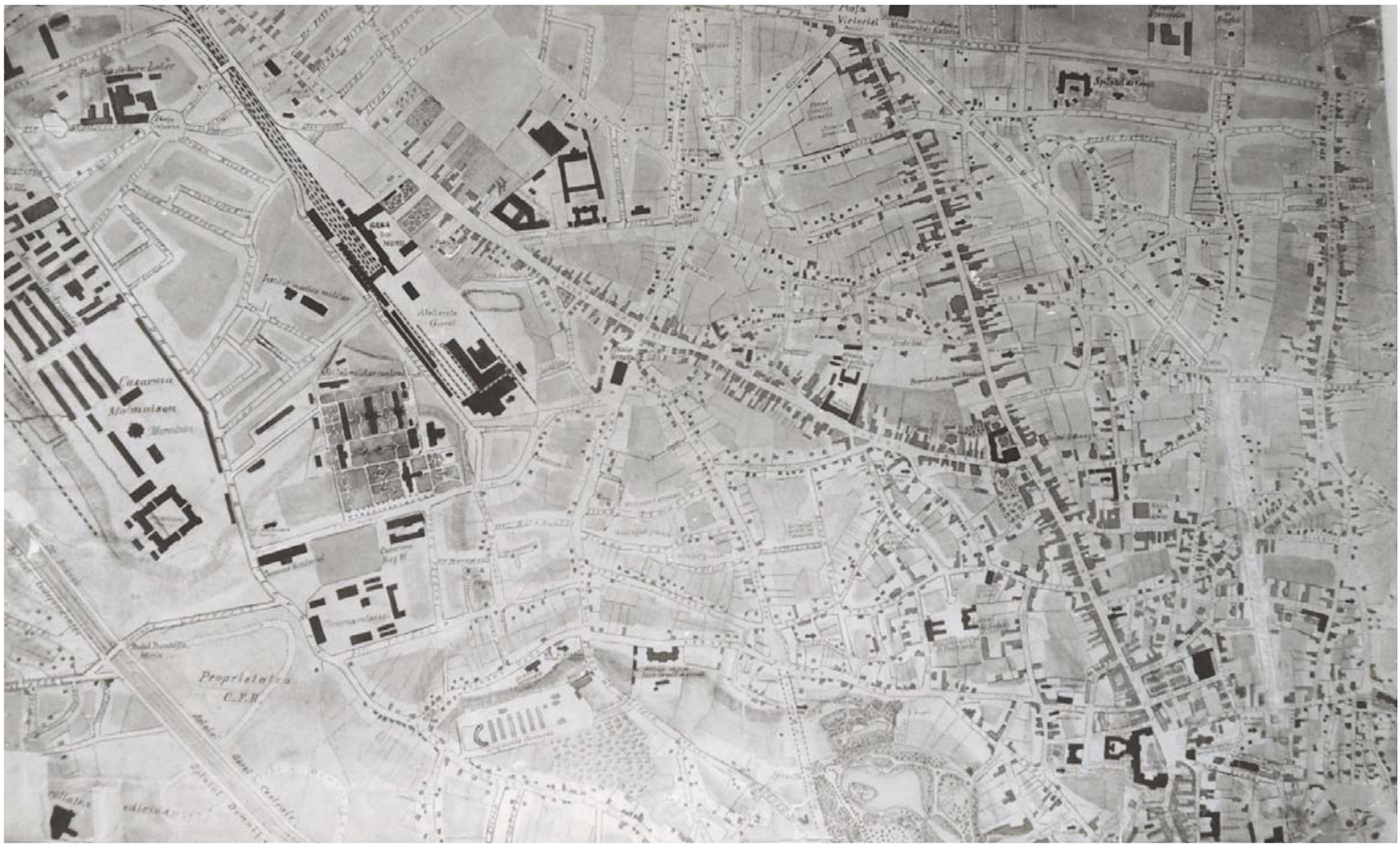
- **Bucurescii și zonele înconjurătoare**, detaliu dintr-o hartă militară în redacție germană, gravată de R. Zoscsak 1903-1904 (retipărită 31.VIII.1916), scara 1:75000 sau 1 cm=1000 pași:
Se redă extrem de clar structura orașului (dar și a comunelor suburbane și adiacente lor cuprinzând în detaliu văile Dâmboviței, Colentinei și Sabarului), marcându-se rețeaua stradală cu arterele de penetrație și barierele respective, linia de cale ferată și șoseaua de centură ce reunește cele 23 forturi, drumurile de legătură cu vecinătățile, pădurile, locurile de cultură, traseul conductului de apă de la Arcuda-Dragomirești-Militari, ca și canalizarea Dâmboviței.
Se cunosc și alte versiuni ale acestei hărți ridicată de Institutul Geografic al Armatei, cromolitografie, dar fără marcarea forturilor.
- **Plan general de la Ville Bucarest**, manuscris, scara 100m=3,25m, după 1906 (8 planșe, 98 x 62cm, lipsesc 2 buc.)
- Planul orașului București, ediția oficială, 1911, scara 1:1000, imprimat de Serviciul geografic al armatei:
Se dă situația exactă a orașului, cu toate rețelele stradale ale zonelor nou parcelate;
Se poșează străzile importante cu culoare roșie;
Planul de față, reluat după război, primește consemnarea: cu jurnalul nr. 13 din 12 mai 1919.
- Planul orașului București. Ediție oficială, scara 1:10000, 1 foaie necolorată 108 x 95, imprimat de Serviciul geografic al

Planul Orașului Bucuresci, revăzut și îndreptat cu arătarea Canalizării Dâmboviței de D.P. Sesquiere sub direcția Domnului Gr.Cerkez, inginer șef al Capitalei (1885 -1890?)



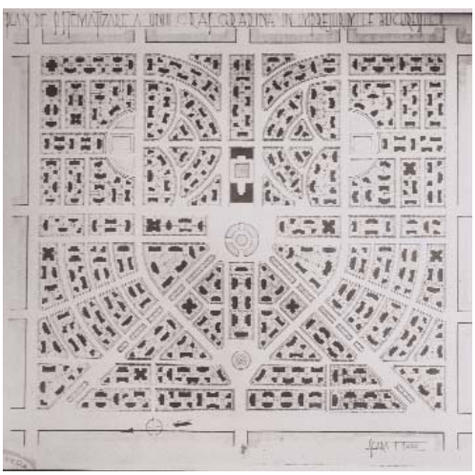
LEGENDA
PLANUL
ORAȘULUI BUCURESCI
Revăzut și corectat conform redificarei Dâmboviței, planurilor de
aliniere al stradelor și bulevardelor
sub direcția D-lui G.A.Orescu
Șeful Serviciului
1894
SCARA

Bucurescii, detaliu din harta gravată în 1903 -1904 și tipărită în redacție germană în 1916



armatei, București, 1911
- Planul orașului București pe altitudine, 1911, cuprinzând 257 fotografii format 50 x 50cm.
- Planul orașului București după ultimele date oficiale lucrat în atelierele Socec & Co., București, 1911 (fără scară). Legenda cu indicatorul alfabetic al străzilor și broșura (27 p.) semnate de Al. Iovanovici, căpitan.
- Bucureștii Noi, scara 1:20000, 1911, 1 foaie 36 x 30 cm
- Bucureștii (Vest), 1:50000, 1911; 1 foaie 30 x 36cm
- Planul orașului București după ultimele date oficiale, 1 foaie colorată 73 x 96 cm, Socec & Co., București, 1914.
- Planul București, de inginer Florian, București, 1915; foaie colorată 48,5 x 44cm, cu o broșură de 32 pag., cuprinzând și un indicator alfabetic, litografia Neumann (mai multe ediții).
- Planul de sistematizare a Capitalei, 1919; lucrare prezentată Consiliului tehnic superior ca un program de sistematizare a Capitalei, cuprinzând 27 piese scrise și alte 11 planșe, la scara 1:5000. Pe marginea acestui plan, prin Jurnalul său nr. 13 din 12 mai 1919, Consiliul tehnic superior dezvoltă o analiză de detaliu a situației orașului București pe toată perioada de la începutul secolului, inclusiv durata războiului, jalonând direcțiile pe care trebuie să le urmeze opera de sistematizare a Capitalei...
- Planul orașului București, scara 1:10000, foaie colorată 102 x 80 cm., plus broșură de 23 pagini, apărut în Editura librăriei Socec & Co., în colecția de ghiduri „Socec", București – 1923.
- Noul plan al orașului București pe anul 1926, scara 1:12000:

Se prezintă o listă de prescurtări și o legendă a semnelor pentru diferite instituții, biserici, sinagogi, comisariate de poliție, percepții fiscale, percepții comunale etc. Importanța planului de față o constituie marcarea liniilor de tramvai electrice și cu cai existente la acea dată.
Locul Gării centrale încă este menționat pe amplasamentul de la Elefterie.
- **Plan de sistematizare a unui oraș-grădină în împrejurărimile Bucureștilor**, fără an (cca. 1922-1925?): fotocopie a unui proiect cuprinzând planul general, cartiere, planuri tip locuințe etc. în total 32 de imagini.
- **Planul grafic și fotografic al orașului București** întocmit de Compagnie Aerienne Francaise în baza contractului încheiat cu orașul București la 10 februarie



Plan de sistematizare a unui oraș grădină în împrejurimile Bucureștilor

"Plan General de la Ville Bucarest", manuscris, cca. 1906, detaliu Calea Victoriei - Calea Griviței

Planul grafic și fotografic al orașului București întocmit de Compagne Aerienne Francaise, scara 1/5.000, 1927 (zonă adiacentă șoselei Viilor)

1927, scara 1:050000.

- București, 1927; ridicările pe teren în anii 1891-1899 și 1902; împrejurările Bucureștiului și revizuit în anul 1914; scara 1:10000; ridicat de Serviciul geografic al armatei, 1927:

Se dă legendă foarte bogată, echidistanța curbelor principale de 200 m, normale de 40, ajutătoare de 20;

Înfățișează harta orașului București cu linia CFR de centură fără precizarea forturilor și toate arterele de penetrație principale, racordurile cu așezările învecinate;

Se remarcă zonele populate în ultimul timp, cu comunele sistematizate: Progresul, Leordeni, Dudești, Băneasa, Herăstrău, Colentina, Grivița, Dămăroaia, Chitila, Giulești;

- Planul municiului București cu noua împărțire a circumscripțiilor de poliție. întocmit după datele oficiale de Fredi Wahnig, cartograf, scara 1:20000, latura fiecărui pătrat de 5 cm = 1 km.; broșură 14 p. cu situația din plan și lista tuturor străzilor + 1 foaie cu harta format 65 x 50 cm., color.

Cuprinde:

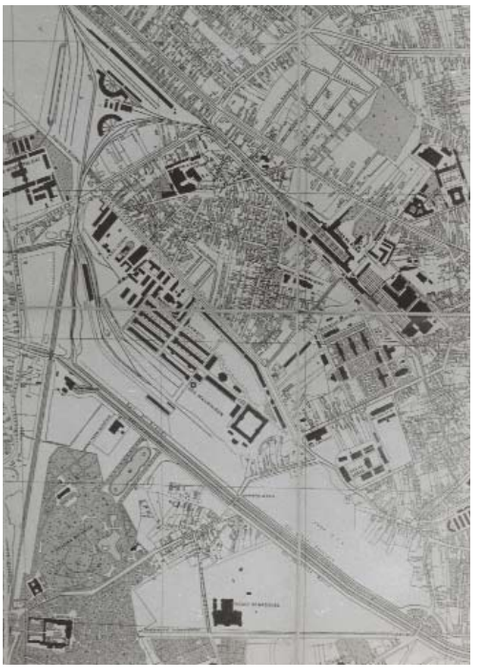
Legenda pentru raza sectoarelor comunale, raza circumscripțiilor de poliție, chesturi (4), comisariate (total 40), cu scară grafică;

Se dă și împărțirea pe sectoare: I = galben; II = negru; III = albastru; IV = verde.

- Planul municipiului București și al comunelor suburbane, scara: 1:15000, fără an (cca. 1930), „Dorelia", Brașov; 1 foaie 115 x 100.

Se dă rețeaua de căi ferate și întreaga structură a orașului cu străzile nominalizate și comunele Dudești, Popești-Leordeni, Progresul, Șerban Vodă, Lupeasca, Militari, Roșu, Marele Voievod Mihai, Grivița, Dămăroaia, Băneasa, Herăstrău, Colentina, Andronache, Fundeni, Dobroiești, Pantelimon etc.;

Se recunosc „parcelările haotice" intervenite în zonele de periferie sustras controlului



Planul Orașului București lucrat de Institutul Geografic al Armatei pentru Primăria Capitalei în 1895 -1899, zona Grădina Botanică; Gara de Nord

municipalității, cu trasee de străzi întreținute întâmplător (în comunele Dudești, Cioplea, șerban Vodă, Lupeasca, Crângași etc.). Pentru cartierele Grivița cu parcul Nicolae Bazilescu se încearcă în schimb o ordonare pe suprafețe întinse, zona Dămăroaia și cea aferentă liniei ferate rămânând tributare încă dezvoltării întâmplătoare din faza anterioară. Cartierele Militari, Colentina, Băneasa apar ca rezolvări unitare, după proiecte de ansamblu.

Mai puțin unitare și tot atât de inegal tratate se arată și toate rezolvările date zonelor situate între șoselele Bonaparte, Ștefan cel Mare și linia lacurilor Herăstrău, Tei și Fundeni, îndeosebi aria dintre Calea Dorobanți și Floreasca.

- Planul municipiului București, de general C. Teodorescu, însoțit de un indicator al străzilor și adresele autorităților publice și particulare importante, întocmit de Institutul Cartografic „Unirea", Brașov, 1930, scara 1:20000 (și cu scară grafică de 1000 m, împărțit în carouri).
Se indică liniile de tramvai în funcțiune, barierele, raza orașului, edificiile publice, suprafețe clădite, locurile virane, monumente, biserici, cimitire, parcuri și grădini publice, căi ferate, limitele comisariatelor de poliție.
- Planul general al șoselelor din jurul capitalei (conductor M. Sigoti), 1 planșă 40 x 29 cm, cu scala 0, m = 100m, inclusiv o scară grafică de 4000 m:
Se dă traseul principalelor artere ale Capitalei, cu linia de centură și barierele respective;
Șoseaua Mihai Bravu și cea spre Văcărești sunt marcate punctat („în proiecțiune");
La explicații se dă legenda cuvenită pentru aceste șosele și numele clădirilor figurate.
- Planul municipiului București; sensul unic și reguli de observat pentru circulația vehiculelor, 1931. Editat de Institutul Cartografic „Unirea", București:

Planul Director de Sistematizare a Municipiului București, decretat la 9 mai 1935, Anexa 17, Schema arterelor de circulație

Se dă aria orașului cu întreaga rețea de străzi (toate nominalizate) și indicația circulației în zona centrală. Elaborarea acestei hărți cu titlul de „Sens Unic" trebuie pusă în legătură cu preocupările municipalității pentru rezolvarea circulației în punctele nodale sau cele mai critice pentru pietoni.

- Planul orașului și al municipiului București, scara 1:3000, 1 foaie colorată 103 x 79 cm p., București, 1931, Socec & Co. (Ghidul Socec):

Pe același plan se cuprinde o schemă la scara 1:128000 cu o legendă pentru clădiri, biserici, gări, tramvai, stații, raza orașului, raza sectoarelor comunale, raza sectoarelor poștale, lista celor 36 linii de autobuze, traseul liniilor de tramvai, 38 în total și lista străzilor;

Se remarcă situația aglomerărilor din zona centrală;

Se recunosc construcțiile importante (numerotate fiecare în parte, grădinile publice și scuarurile, stadioanele;

Se denumesc și parcelările: Davila, M.R(ăzboi), Parcul Rahova, Berindei, Radorin, Parcul Mihai Bravu, Regele Ferdinand, Domeniilor, Principele Carol, Bonaparte, Filipescu etc., toate păstrând vechile denumiri.

- Planul schematic al liniilor de tramvaie valabil cu începere de la 22 martie 1931; 1 foaie colorată 25 x 21,5cm. + broșură 4 p., București, Imprimeria Independența, 1931.
- Municipiul București și împrejurimile; Institutul Cartografic „Unirea", Brașov, 1931.
- București, ghid oficial, cu 20 hărți pentru orientare, Fundația pentru literatură și artă, 1934.

Cuprinde: Atenee populare, monumente publice, istoricul orașului, muzee, colecții, anticarii, biblioteci, cluburi, restaurante, farmacii, hipodromuri, închisori, fundații, ministere, piațete, piețe alimentare, sanatorii, fabrici, cimitire, licee, universități etc.

Hărțile înfățișează detalii din planul Capitalei actualizat, cuprinzând întreaga structură stradală, inclusiv parcelările intervenite, parcurile și grădinile, locurile de agrement etc.

- Municipiul București și comunele suburbane, „Unirea", Brașov, 1935; mai multe ediții, 1 hartă format 61 x 55 cm., în broșură 60 p. + 17 pl.
- Planul general al municipiului București cu noile linii de tramvai, scara 1:15000, 1 foaie colorată 67 x 80 cm., în broșură 21 p., E. Marvan, București, 1935.
- Planul director de sistematizare al orașului București. Memoriu justificativ și planuri, Decretat la 9 mai 1935, editat de Primăria municipiului București, 1935.
- Planul municipiului București, 1 foaie colorată 141 x 110 cm, „Unirea", Brașov, 1937.
- Planul municipiului București cu indicatorul alfabetic al străzilor, scara 1:15000; 1 hartă 66 x 72,5 cm., colorată + broșură 145 p., „Marvan", București, 1938, autori: Sîmboteanu, colonel Ulisse și Moldoveanu (m.D.).
- Planul municipiului București, scara 1:30000, 1 foaie colorată 40 x 57,5 cm., „Luceafărul" - București, 1939 (Ministerul Muncii, Expoziție internațională „Muncă și voie bună").
- Planul municipiului București și al circumscripțiilor administrative cu com. urbane... de județ și com. rurale, scara, scara 1:15000, 2 foi, București, 1943.

Idei directoare privind sistematizarea orașului București statornicite prin Regulamentul de Înfrumusețare a Orașului

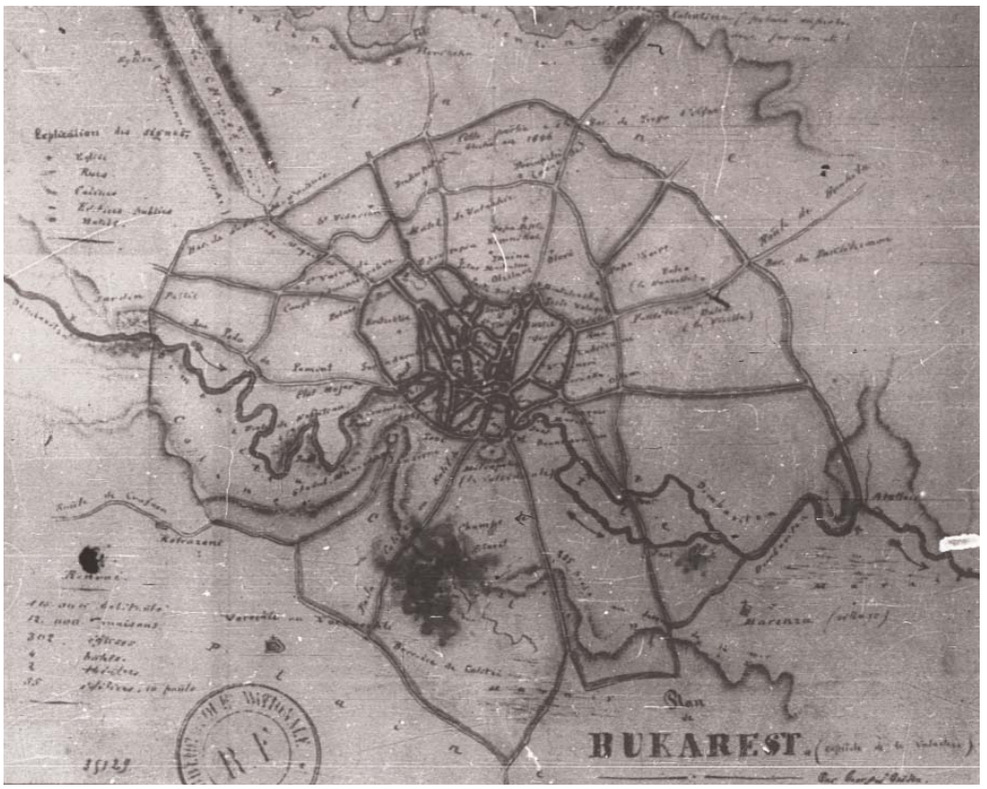
REGULAMENTUL DE ÎNFRUMUSEȚARE A ORAȘULUI

Dezvoltarea ordonată și înfrumusețarea Bucureștilor au stat în atenția Domniei ca o preocupare continuă, manifestată prin grija față de târgului orașului și ulițele lui, față de apa Dâmboviței și morile ei, față de realizarea acelor palate înzestrate cu chioșcuri, cu foișoare, fântâni și grădini, totul împodobit cu stucaturi sau zugrăveli în frescă.
Grija pentru lucrările edilitare atât de numeroase din vremea lui Brâncoveanu și din perioada de sfârșit a secolului al XVIII-lea este regăsită la începutul veacului următor prin poruncile de aliniere a caselor, lărgirea străzilor, întreținerea podurilor, desecarea batacurilor, delimitarea ariei orașului cu șanțuri și lăsarea unei zone slobode în jur. Problemele care se pun acum în fața edililor sunt legate de cerințele de modernizare și de integrare a vechiului oraș medieval unei structuri unitare, definită de cele 78 mahalale constituite în jurul bisericilor, accentul punându-se însă îndeosebi pe rezolvarea circulației.
La 5 martie 1830, se înființează "Comisia pentru înfrumusețarea și îndreptarea poliției", alcătuită din arhitecții Hartl și Ott, locotenent-colonel Baumer, doctorii Constantin Estiotu și Grunau. În prima sa ședință din 6 iulie 1830 se redactează acel "Regulament pentru starea sănătății și paza bunei orânduieli în poliția București", stabilindu-se următoarele prevederi generale1):

- Delimitarea ariei orașului și marcarea ei;
- Facerea de bariere, pentru intrare și ieșire;
- Clădirea fronturilor stradale, înfundarea ulițelor inutile, vinderea către populație a terenurilor libere;
- Așternerea cu caldarâm de piatră a ulițelor și facerea nivelației străzilor, cu scurgerea apelor;
- Lărgirea ulițelor cu patru palme domnești, spre a dobândi o lărgime a lor de 6 stânjeni;
- Introducerea obligativității autorizației pentru toate lucrările de construcții și reparații;
- Desființarea grajdurilor și a umblătorilor de pe Dâmbovița;
- Sporirea măsurilor de curățenie în poliție, cu locuri de depozitare a gunoaielor, crearea de piețe;
- Facerea de cișmele și puțuri în piețe;
- Reglementarea problemei cimitirelor, prin scoaterea lor în afară.

Obștească tabelă arătătoare de starea lucrărilor magistratului Prințipatului Valahiei de la a lor întocmire, adică de la 1831 luna aug. și până la leat 1833, iulie 31.
Orași București, leat 1831, dechembrie
în leat 1832:

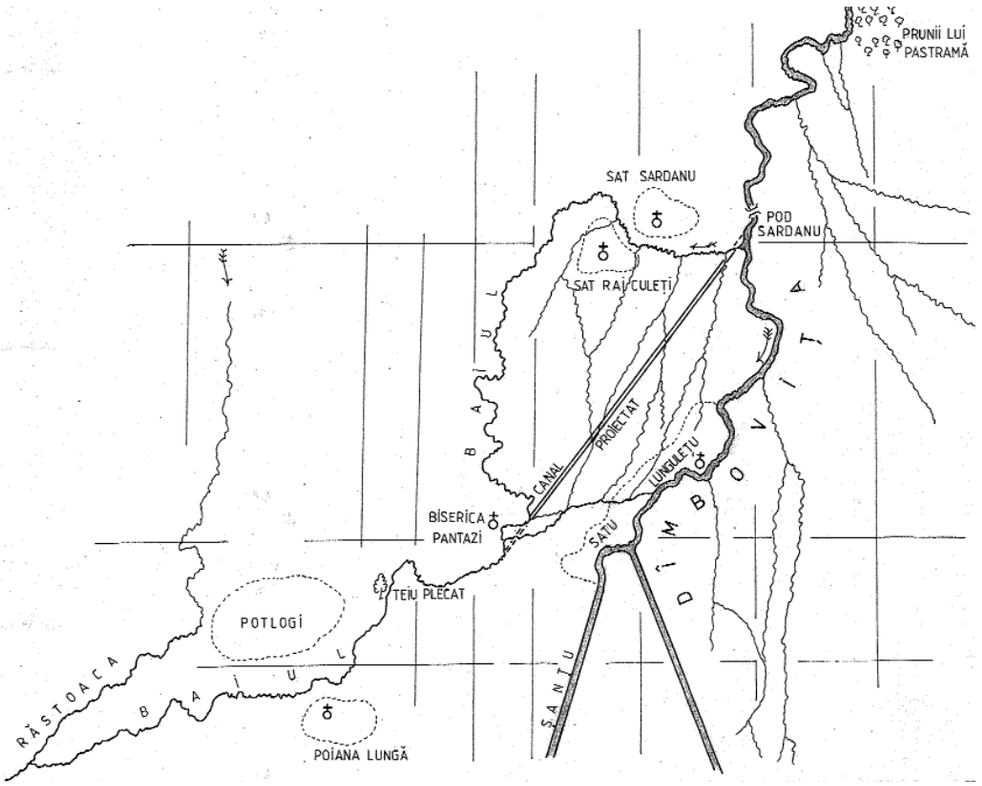
- Au săvârșit din nou 63 șosele, din care 33 așternute cu nisip și 30 cu piatră, osebit de patru meremetisite
- S-au astupat 23 batacuri după mahalalele orașului
- S-au cumpărat instrumentele trebuincioase pentru Comanda de foc
- S-au întocmit mijloacele pentru curățirea ulițelor
- S-au așternut cu piatră în centrul orașului 13 uliță cu cheltuiala proprietarilor prin stăruirea magistratului, afară de trei ce s-au meremetisit
- S-au săvârșit două șosele de la capetele podurilor Caliți și Șerban Vodă, cum și aleia cea a șoselei Podului Moșesei până la Băneasa
- S-au săvârșit 9739 stânjeni cvadrați du prin feluri de uliță ale mahalalelor făcându-să șosele așternute cu piatră
- Se îndeletnicește pentru așternerea cu piatră a toată întinderea Podului de Pământ, asemenea și așternerea cu piatră (a) multor alte uliță ce au rămas nefăcute din anul trecut, cum și meremetisirea celor patru uliță mari ale Politii din Hartel arhitectonu după al său contract

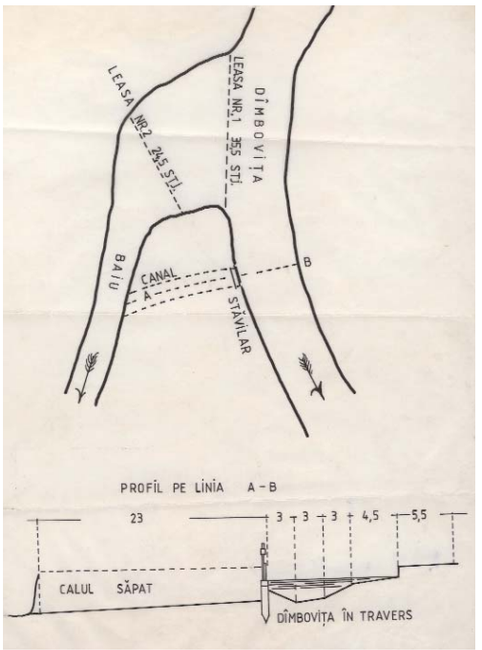


Planul Bucurestilor ridicat prin dispozitia Regulamentului de înfrumusetare al Capitalei în perioada 1834-1836 (cunoscut din însemnari si ca "planul Faisser")

- S-au stăruit cu îngrijirea asupra săvârșirii bulevardului după Coasta Mitropoliei și luminarea lui care face cea mai mare podoabă orașului, fiind astăzi obștească plimbare a orășenilor, unde este a să pune și un ceasornic
- S-au mai întocmit luminarea celorlalte ulițe ale poliției ce rămăseseră din anul trecut neluminate

Propuneri de îmbunătățiri după raportul magistratului ce urmează a se face spre înfrumusețarea orașului
Îmbunătățiri ce au chibzuit a se face precum se arată:
- Să se facă acolo cinci canaluri mari spre curgerea apelor din oraș, după articolul al 10-lea din Regulament; stânjeni 3950,
- Să se facă canaluri de după două caldarâmuri ale ulițelor celor mari, Podul Mogoșoaia și Târgul de Afară, cu zid de piatră, în lungime de până la 3370 stânjeni;
- Să se aștearnă cu caldarâm de piatră ulițele intrărilor cu bariere și comunicațiile, și altele care corespondaresc cu ulițele cele mari;
- Să se facă acolo 50 cișmele propuse după Regulament;
- Să se mărginească hotarul Poliției cu facerea de șanțuri de jur-împrejur și cu șosea așternută cu pietriș și să se poată umbla cară pe dânsa; stânjeni 9.800;
- Să se facă cinci foișoare de foc cu ceasornic și clopotele lor, adică în fiecare văpsea câte unul;
- Să se facă podiște în târg unde este neapărată trebuință;
- Să se facă un teatru pentru oraș, dar nefiind locul cunoscut nu se poate arăta cheltuiala ce ar putea merge;
- Să se facă o grădină publică pentru oraș, dar nefiind locul cunoscut nu se poate cunoaște prețul;
- Să se pună în mănăstirile cele mari, ce se va găsi cu cale, câte un ceasornic din partea mănăstirilor;
- Să se aducă din Europa și un meșter pentru cișmele;
- Se socotește ca pe podurile mari să se găsească patru locuri alături, care după ce se vor așterne cu piatră să se dea toate carele pe acele bariere, unde să tragă cu feluritele lucruri de vânzare și să nu împiedice umblatul orășenilor;
- Să se stabilească o regulă pentru cei ce vor veni să clădească din nou și în cazul binalei din nou să fie supuși a le face după un plan ce s-ar da prin Sfat de către arhitectul orașului, astfel ca începutul cu începutul să se dobânească o înfrumusețare...2)
Raportul cu lista lucrărilor de mai sus completat în 1834 cu propunerile Marii Vornicii





Stavilarele de la Baiu pentru regularizarea Dâmbovitei, proiectate înainte de jumatatea secolului al XIX-lea; proiect (desen)

înfățișează datele unui Program de 10 ani.
Pe temeiul lui arhitectul Sanejouand prezintă domnitorului Alexandru Ghica un material detaliat referitor la sistematizarea și dezvoltarea Bucureștilor în anul 1836. Cu observațiile ivite între anii 1834 și 1836, Regulamentul de înfrumusețare capătă forma sa definitivă după care trebuie să se înfăptuiască modernizarea Bucureștilor, luat apoi ca model și pentru celelalte orașe ale Principatului.
Lucrările trebuie urmate potrivit hotărârilor magistratului, consemnate într-un junal prin care se cer împuternicirile cuvenite atât pentru clădirile din interiorul orașului, cât și a celor de pe marginea Dâmboviței.
Un plan exact al Bucureștilor cu aria orașului, împărțirea pe sectoare, pe văpsele și toate barierile este întocmit chiar de arhitectul Faiser3).
Sfatul orășenesc elaborează regulamentul ce trebuie să se respecte de acum încolo în privința cartierelor (gropilor) de nisip din politia Bucureștilor, construcțiile ce urmează a se ridica pe marginea Gârliței ce trece pe sub poalele Mitropoliei, măsurile care vizau higiena orașului și ordonarea lui cu piețe noi etc.
Pentru evitarea revărsărilor Dâmboviței, al cărei nivel continuă să se ridice mereu, se întrevede un sistem de "șanțuri" și canale de derivație, de corectare a firului apei și accelerarea cursului ei, de asanare a bălților etc.
Se cere elaborarea unui proiect pentru construcția de nou a unui local nou al Comisiei văpselei de roșu, prevăzută cu un foișor de foc deasupra ei. Se întocmește un plan anume al Capitalei pentru împărțirea poliției pe "Văpsele" cu marcarea zonelor centrale și periferice, după importanța lor, cu regimuri diferențiate de administrare și reguli de realizare a construcțiilor.
Un program urmărit cu deosebită atenție, prevedea dărâmarea caselor primejdioase din orașul București, vizându-se îndeosebi ruinele, casele cu ziduri crăpate și toate acele șandramale din lemn, șatrele și acoperișurile ieșite în consolă, amenințate de putrezire și în pericol de foc.
Lăsându-se la o parte toate acele programe de construcții sistematice și dotări cultural-administrative sau de alt interes, fie el particular sau obștesc, accentul se pune insistent pe ordonarea traseului stradal și modernizarea rețelei de comunicații, realizarea de fronturi stradale unitare în zona centrală, lărgirea străzilor și pavarea lor, închiderea de uliți inutile și deschiderea altora de interes obștesc etc.
Din anul 1834, reținem apariția Direcției Arhitectonice pe lângă Sfatul orășenesc și

orânduirea lui Sanjuan în postul de Director artitecton 1. Tot așa, reținem dispoziția de tragere înapoi cu 4 palme a clădirilor existente și a celor ce se vor ridica de acum încolo, pentru lărgirea și îndreptarea ulițelor. Printr-un studiu de detaliu, în mod asemănător, se dispune închiderea unor ulicioare nepotrivite și deschiderea altora noi, de obștească folosință4.

Înlinierea ulițelor. Se ivesc mereu o seamă de probleme legate de întocmirea orașului în acord cu prevederile regulamentului de înfrumusețare, îndeosebi legate de respectarea alinierii, a regimului de construcții și a învelitorilor incendiabile, întâmpinându-se opoziție acerbă și din partea acelora care se angajaseră să-și refacă locuințele, prăvăliile, namestiile și împrejurimile numai cu caracter de provizorat, urmând ca după aceea să fie retrase la linie potrivit regulei generale. Mulți dintre proprietarii în cauză, acum refuzau să se alinieze, invocând motive de amânare.
Între urgențele de rezolvat se înscrie și aceea de închidere de ulicioare care se dovedesc "vătămătoare" și deschiderea, în schimb, a altora din nou "de obștească folosință"; urgență reclamă și perimetrarea statornicită a bălții Cișmigiului.
Departamentul din Lăuntru se sesizează mereu de faptul că multe dintre clădiri se află în proastă stare, dintre care unele chiar nelocuite, în pericol de prăbușire sau primejdioase din punct de vedere al pericolului de incendiere, cerându-se a se întocmi liste de toate clădirile aflate în această categorie.
Se face și observația asupra modului cum sunt dirijate lucrările sistematice de șosele spre a se corecta planurile pentru clădirile de case, prăvălii și altele; se face remarca că adesea oamenii își fac casele așa cum se pricepe fiecare, neproporționate, strâmte, fără a se păstra paza înlinierii în fața ulițelor și principiul de a se retrage fiecare cu câte patru palme înapoi.

Rapoartele arată că se găsesc foarte multe încăperi ajunse în așa de proastă stare încât se cere de îndată a fi dărâmate, afară de unele excepții în care trebuie să ceară proprietarilor că dacă nu le vor repara într-un termen dat atunci să se dărâme și acestea.
Se face și observația că locuitorii orășeni nu sunt toți în stare a-și face încăperi deopotrivă unul cu altul și rămâne a se slobozi de stăpânire în ce chip urmează a se regula orașul, după starea financiară a fiecărui locuitor.
Se ivesc adesea și încălcări ale regulilor de înfrumusețarea orașului prin faptul că se construiește totuși fără bileturi (autorizații); se dau și bilete ale căror prevederi nu se respectă întocmai, se dau bileturi de învelire cu sită chiar și a prăvăliilor din zona centrală a orașului, se dau bileturi fără număr de înregistrare sau nu se respectă regula înlinierilor, construindu-se împrejmuiri pentru grădini fără bilet, fără a se retrage la linia cerută5).
Nu este bine privită nici situația maidanelor, nici a locurilor nejustificate de mari din jurul bisericilor, unde adesea ființează cimitire și nici a ulițelor și intrărilor prea înguste și întortocheate din zona hanurilor vechi.
Arhitectul orașului se cere anume să fie străin, cu consemn să nu vorbească românește și să nu dea explicații; el colindă orașul cu birjea și cu un însoțitor după el, întocmește schițe cu măsurători și propuneri de rectificare pe care le prezintă magistratului...

URMĂRILE CUTREMURULUI DIN ANUL 1838 ȘI A INCENDIULUI DIN 1847. CONTINUAREA ACTIVITĂȚII DE SISTEMATIZARE DUPĂ JUMĂTATEA SECOLULUI

Desființarea șatrelor de pe ulițele cele mari și dărâmarea caselor proaste.

Anul 1838 este marcat de apariția cutremurului de pământ care ruinează multe clădiri din București. Se procedează la alcătuirea unei catagrafii a pagubelor pricinuite și Departamentul din Lăuntru dispune ca toate construcțiile afectate să fie supuse cercetării și a se hotărî fie meremetăsirea lor, fie dărâmarea. Multe clădiri s-au dărâmat deja în timpul cutremurului, iar altele cu ziduri crăpate stau gata să cadă. Tocmai abaterea acestui cutremur pune în fața Municipalității în anii 1838-1839, sarcina de a se lua în studiu "desființarea a feluri de șatre de pe ulițele cele mai însemnate din București", ca și desființarea unor hambare de scaune vechi sau cuhnii, cu tăierea strașinilor la câteva case6).

În luna noiembrie a anului 1838 din partea Departamentului din Lăuntru se trimite o otnoșenie Sfatului orășenesc cu privire la starea necorespunzătoare a unor construcții din poliția orașului București. Printre altele, se cere "băgarea de seamă asupra celor ce poate strica liniștita petrecere și asigurare a obștii și cu grijă pentru o mai bună înfrumusețare a ulițelor, spre podoaba Capitalei"... Se face observația că Bucureștii sunt lăsați cu tot sub neîngrijire și de aceea se cere desființarea pe ulițele mai mari și mai însemnate a feluri de șatre și alte clădiri, unele cu pereți de gard iar altele cu streașinile gata să cadă7).

Spre buna orânduire pentru viitor, se cere să se facă o listă de toate asemenea clădiri nepotrivite, de scânduri sau de gard de pe ulițele cele mai mari, care să fie supusă Departamentului în termen de 15 zile, spre a se aștepta poruncă de urmare.

Lista Sfatului orășenesc se prezintă abia la începutul anului următor înfățișându-se o situație pe "văpsele", specificându-se următoarele tipuri de construcții necorespunzătoare:

- Calcane de scândură
- Șandramale de scândură
- Diferite ateliere: de dogărie, potcovării, caretășerie, cherestegii, covăcerii, fierării etc., toate din scândură, cu pereți de scânduri
- Diferite prăvălioare cu pereți de scânduri sau de gard, băcănii, bragagerii, măcelării, cârciumi etc.
- Șoproane, hambare, magazii sau alte încăperi vechi din lemn.

În total sunt înscrise desfacerii 93 obiective de acest fel, în afara gardurilor.

Poliția orașului prezintă și ea o situație absolut asemănătoare.

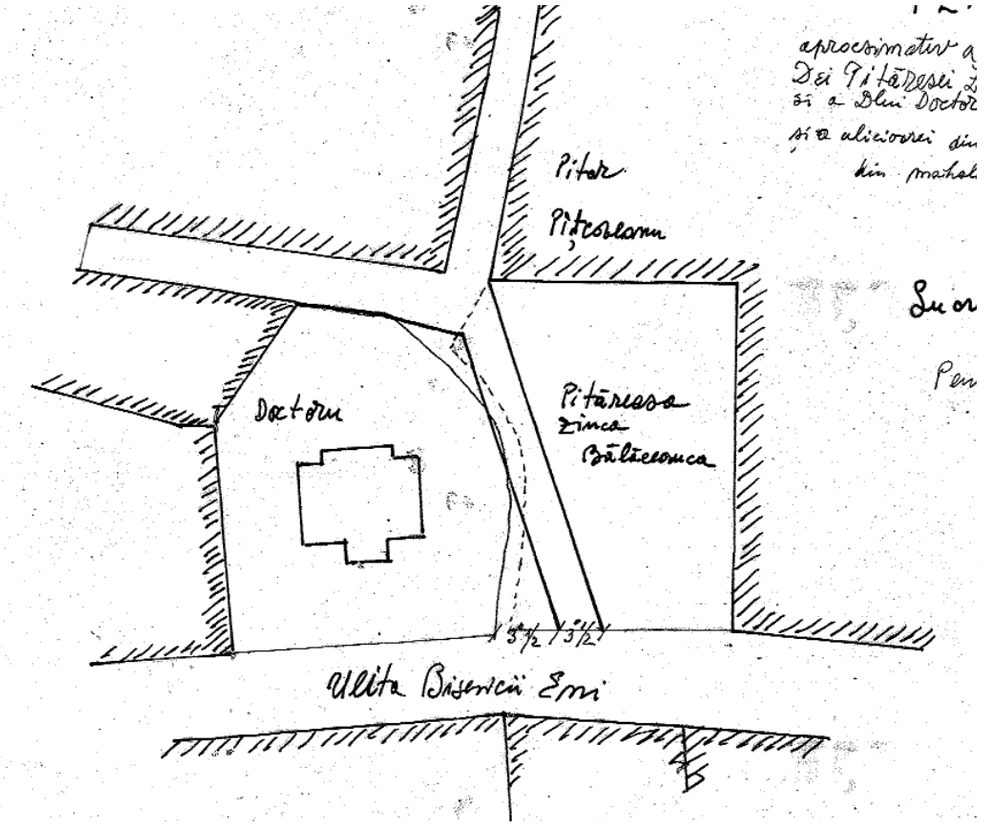
Separat, se prezintă o listă a clădirilor găsite în proastă stare, pe mahalale, cu un total de 107 case, pentru fiecare obiectiv în parte precizându-se măsurile de urmat: meremeturi, consolidări, dărâmări de tot, desfacerea și refacerea retras de la stradă etc.

Treptat, se ivesc însă și alte situații, cum este cea a clădirilor de lemn de pe ulița Târgului de Afară, care prilejuit de facerea unui canal sunt în pericol să cadă amenințând atât trecătorii, cât și meșterii lucrători.

Obiect cu totul aparte fac construcțiile cu ziduri crăpate din cauza cutremurului din 1838, unele dintre ele cerându-se a fi îndată demolate, așa cum este turnul de la Stavropoleos etc. Arhitectul orașului trebuie să cerceteze fiecare obiectiv în parte și să facă observațiile cuvenite, îndeosebi asupra acelor încăperi care servesc și ca loc de adunări publice, a căror funcționare de acum încolo trebuie să se bucure de o autorizație specială.

O parte din clădirile învecinate și cu ziduri crăpate trebuie să se dărâme îndată, chiar din anul 1839; altele continuă să fie păstrate până în anul 1842 sau chiar până în anul 1844, când șeful poliției trebuie să intervină pentru evacuarea locatarilor amenințați și să se provedeze la desfacerea zidurilor.

Tragerea înapoi cu 4 palme.



Detaliu cu corectarea traseului stradal între proprietatile pitaresei Zinca Balaceanu ca si Dohtoru G. Grandu pe o ulicioara din mahalaua Biserici Enei, 1841, 29/1841, I, 215 = aproximativ a proprietatilor d-nei pitarese

Prin otnoșenia nr. 1352/1839 s-a dispus ordonarea ulițelor Capitalei, prin tragerea înapoi cu 4 palme a construcțiilor față de frontul existent. Dispoziția în cauză vizează și tragerea cu această distanță a gardurilor de împrejmuire a curților, a grădinilor și a locurilor de orice fel. Mai mult, se impune ca tot ce se va construi de acum încolo să se facă numai cu înscrisul unui bilet (autorizație), respectându-se linia frontului stradal stabilit pe această cale. Magistratul orașului rămâne răspunzător de aplicarea cu strictețe a acestei hotărâri. De fapt este vorba de repetarea mereu a unor dispoziții bine cunoscute.

Față de cererile venite, arhitectul Capitalei este obligat să cerceteze situația la fața locului a fiecărui caz în parte și să se pronunțe asupra măsurilor de urmat, întocmind în acest sens un referat însoțit de o schiță de plan lămuritoare. Abateri nu se îngăduie și locuitorii nu mai pot ridica nimic altfel nici în interiorul curții lor; la o solicitare insistentă pentru un hambar gospodăresc se dă acordul ca acesta să fie făcut pe roate.

Firește, întâmplările ivite înfățișează aspecte dintre cele mai diferite și fiecărui caz trebuie să i se dea răspunsul cuvenit. Dar toți solicitanții vor să clădească însă fără să se retragă înapoi cu cele patru palme distanță8).

Programul de sistematizare a teritoriului, atât în ce privește comunicațiile, cât și ordonarea localităților urbane și rurale impune alcătuirea în anul 1841 a unei liste a acelora ce se însărcinează cu meșteșugul ingineriei, pentru aceasta acordându-se și câte un atestat, în temeiul unor lucrări practice. Aceste atestate se dădeau însă de mai multă vreme, mulți dintre meșterii și contracii locali fiind recunoscuți drept "conducători empirici", cu aceleași preocupări pe care le aveau și "calfele inginerești".

Acesta este tocmai momentul când se impune facerea unui bilanț a realizărilor de până aici în domeniul înlinierilor și trecerea într-o fază nouă a regulilor cerute de Regulamentul de înfrumusețare. Se trimite în acest sens o Circulară atât Capitalei, cât și celorlalte orașe ale Principalului, cerându-se liste corecte de câte clădiri s-au înălțat din nou și câte uliție s-au așternat cu pavaje, sau câte asemenea obiective s-au prefăcut și îmbunătățit. Este vorba de evidența deopotrivă a clădirilor publice și particulare, cu precizarea câte s-au înființat pe anul trecut9).

Toate clădirile să se ridice acum la drum, fiecare casă să aibă o "privitire", drumul să aibă o linie adevărată a lui de 6 stânjeni lărgime, lăsându-se pe ambele părți ale lui câte patru palme. Modul de aplicare a poruncilor circulare impare însă adesea solicitarea de "deslușiri".

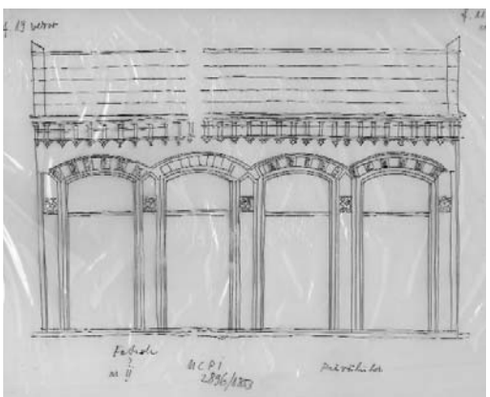
Completările sau precizările găsite de cuvi-

ință sunt făcute cunoscut prin diferite anaforale, cerându-se desființarea cu totul a clădirilor proaste, sau prefacerea lor așa cum se impune. Se vor preface toate acelea din scânduri sau lemn, cele acoperite cu trestie sau cu paie. Ca învelitori sunt recomandate olanele și șița.
Problemele sunt dntre cele mai variate și terbuie găsită o rezolvare pentru fiecare caz în parte, respectându-se întru totul spiritul legii. Arhitectul orașului și cele două ajutoare ale lui (fiecare la rândul său răspundea de câte două raioane) cercetează situația la fața locului, întocmește o schiță cu măsurători și trasează direcția obligatorie de aliniere. Soluțiile se dau pe loc, dar trebuie confirmate de Sfatul orășenesc și Departamentul din Lăuntru, eliberându-se pentru fiecare lucrare un "înscris" (bilet de autorizare) pe care se specifică condițiile de urmat. Este evident că proprietarii caută să piardă cât mai puțin, sau chiar să câștige ceva teren; opera de aliniere a străzilor trebuie grăbită, întrucât acum se lucrează la ridicarea topografică a ariei orașului și planul acesta trebuie să înfățișeze o situație cât mai definitivă. Arhitectul orașului nu poate prididi deplasările și pentru acesta i se tocmește mereu o birjă cu ziua. Nu puține sunt cazurile când înfundăturile, pe care se întind tot felul de locuințe și namestii, se termină prin supralărgiri sau alveole întortochiate înconjurând o puzderie de imobile de diferite destinații înfățișând situații fără ieșire pentru alinierile care se vor.
Alte numeroase probleme privesc rezolvări pentru clădiri cu destinație comercială sau meșteșugărească, unele cu vaduri vechi, statornice prin danii și privilegii domnești, altele prin înțelegeri de tot felul10).

Incendiul Bucureștilor din anul 1847.
Marele incendiu din anul 1847 mistuie cu desăvârșire zona centrală a orașului; ard prăvăliile din centru ale mănăstirii Cotroceni, ard și prăvăliile Colței, arde totul în jurul bisericii Sf. Gheorghe Nou, arde și temnița statului. În fața programului stabilit de Regulamentul de înfrumusețare a Capitalei se creează o situație cu totul nouă. Din înaltă poruncă, se dărâmă toate zidurile rămase în picioare. Se întocmește o Comisie pentru "împărțirea locurilor" și se hotărește îndreptarea ulițelor, după un plan anume întocmit, cu tragerea înapoi a caselor cu 4 palme. Maiorul Boroczin se însărcinează cu alcătuirea planului și alinierea orașului în partea cea arsă.
Prin tema dată se cerea:
- De a se face ulițe de 6 stânjeni și de a le îndrepta.
- De a se proiecta o piață în jurul bisericii Sf. Gheorghe.
- De a se înființa încă o piață pe locul Pușcăriei.

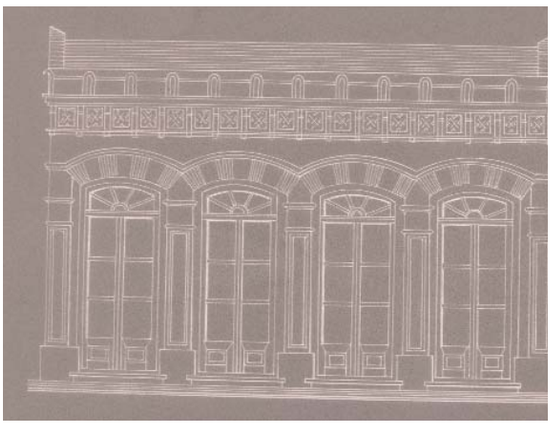
O comisie alcătuită din: logofătul Ioan Manu, logofătul Otetelișteanu, maiorul

Lotizarile de la Sf. Gheorghe dupa incendiu



Pravalii, P-ta Sf. Anton - dupa incendiul Bucurestilor

baron Boroczin, clucerul Poenaru și arhitectonul Heft își dă avizul asupra acestui plan și Domnitorul Gheorghe Bibescu poruncește la 24 august 1847 să fie pus în execuție.
Tot atunci se hotărește și ordonarea pieței Herească de la Sf. Vineri și de a se deschide acea "Uliță Dreaptă" de trei stânjeni și jumătate lățime trasă din Ulița Vergului spre Stelea, prin îndreptarea unei uliței șovăite.
Se recunoaște de însuși autorul proiectului că "era trebuință a se face schimburi de locuri și strămutare de mahalale întregi". Proiectul și executarea planului în discuție "au fost atacate de o clasă puternică", prin reclamații la Sf. Petersburg și Constantinopol, determinându-l pe Domnitor, pentru moment, să părăsească ideea realizării lui. Kiseleff îi scrie lui Bibescu, însă, că din poruncă imperială trebuie să împlinească planurile după proiect. Urmează evenimentele anului 1848, Domnitorul Gheorghe Bibescu este înlăturat, iar o seamă de inși interesați adresează Domnitorului noi jalbe, atacând principiul de refacere a orașului și prezentând alte propuneri decât cele ale recomandării făcute.
Se obiectează că nu s-a procedat așa cum a făcut Ipsilante, în anul 1804, când a luat foc hanul Colții, dând slobozenie ca oamenii să-și construiască prăvăliile pe vechile lor ziduri. Se amintește, apoi, că orașul a suferit arderi de clădiri și în anul 1832, pe vremea oblăduirii rusești, dar s-au îndatorat proprietarii a face numai tragerea de la uliță îndărăt cu 4 palme11.
Invocându-se unele motive, se propune a se clădi dinaintea bisericii Sf. Gheorghe Nou, de către proprietarii acelor locuri, a unei osebit rând de prăvălii, cu două fețe, în chip de semicerc, iar ceilalți proprietari loviți de incendiu să se despăgubească din partea Stăpânirea sau printr-un obștesc ajutor de bani. Alții cer să li se dea voie să construiască pe locurile cele vechi, cu tragerea îndărăt cu 4 palme, după Regulament etc. și, pentru că totul pornește de la faptul că s-au dat bileturi (recunoașteri de drepturi de proprietate) la unii, nu pe locurile lor de prăvălii cu poziții bune, de mai bin de 4 stânjeni în fațadă, ci pe alte părți, dosnice, cu mai puțin loc de prăvălie, în timp ce alții



primesc locuri mai mari și mai bune decât au avut sau pentru că s-au luat locuri și binale de la unii și s-au dat la alții, maiorul Boroczin este chemat în fața Sfatului Admnistrativ al țării, ca singur ce a fost însărcinat cu aparițiile acestei lucrări. Într-unul din rapoartele sale, Boroczin arată că prin ofisul nr. 2894 a fost însărcinat să proiecteze și fațadele caselor ce se vor clădi în piețele Sf. Gheorghe Nou și Sf. Anton, hotărâte a se înfrumusețea în starea lor de reconstrucție de după incendiu și ține să mulțumească arhitectului Montbach pentru aportul său la această lucrare12.
În timpul evenimentelor anului 1848, repunându-se în discuție situația lotizărilor efectuate de Boroczin, și cerându-se revenirea la forma proprietăților inițiale, Consiliul Municipal se disculpă, arătând că totul a fost stabilit de către o comisie, fără să fie consultat în această problemă. Locotenența Domnească, căutând o rzolvare corectă, orânduiește și ea o comisie formată de 4 persoane pentru a cerceta plângerile formulate. Se ordonă ca lucrurile să rămână totuși așa cum sunt, întrucât altfel s-ar produce o și mai mare încurcătură. Villacroz face propunerea de aliniere a străzilor cu corectarea traseului lor în punctele dificile.
O mulțime de construcții trebuie desființate de pe ulița Herească, la sf. Vineri, în mahalaua Dobortesei, pe ulița Covacilor, ulița Nemțească, mahalaua Sf. Anton etc. Se cere desfacerea grajdurilor de nuiele, a grajdurilor cu pereți din pari căptușiți cu umplutură de fân și bălegar, a șoproanelor și magaziilor de scândură din-mahalaua Delea veche, Flămânda și Foișor. Sunt tolerate până la Sf. Gheorghe anul viitor maghernițele ridicate în urma incendiului pe locul pieții Sf. Gheorghe Nou. Arhitectul Montbach rămâne în cele din urmă să se ocupe singur de realizarea celor două piețe, elaborând atât proiectele fațadelor, cât și detaliile de tâmplărie, aflându-se în subordinea arhitectului orașului.

ANUL 1848: DREPTATE ȘI FRĂȚIE

Un protest memorabil al lui Alexandru Orescu, fost arhitect șef al orașului

Revoluția de la 1848 impune pe Nicolae Golescu ca ministru dinlăuntru (de interne), pe Al. Orăscu ca arhitect șef al Capitalei și pe arhitectul Iacob Melic ca adjunct, drept continuatori ai programului de modernizarea orașului. Corespondența de Stat, dispozițiile și actele normative înscrise sub semnăturile acestor bărbați revoluționari se fac sub deviza "Dreptate și Frăție".
Înfrângerea Revoluției determină suspendarea pașoptistului Alexandru Orescu din funcția de arhitect șef al capitalei, București, în care fusese numit în locul lui Vilacrosse, prin decretul 420.
Vilacrosse revine la vechiul său post, în schimb, Orăscu primește în sarcină unele atribuții considerate mai mult decât umilitoare. Față de intervențiile sale, susținute cu multă demnitate, se acceptă să fie trimis ca arhitect șef al orașului Craiova, dar este repede adus înapoi, să împlinească multe dintre cerințele de modernizare a Capitalei. Apreciat mult de către Domnie, are prilejul să participe activ la abordarea unei suite întregi de lucrări, între care modernizarea structurii stradale a orașului, crearea de piețe și amplasamente de construcții noi, sistematizarea Dâmboviței, elaborarea de proiecte pentru biserici, școlii de toate tipurile și clădiri publice sunt câteva dintre realizările importante.
Iată pentru ce memoriul adresat de Alexandru Orăscu Dumnealui, Marelui Logofăt al Dreptății C. Cantacuzino, caimacan al țării Românești, redat aici integral, trebuie considerat crezul său călăuzitor moral, politic și profesional.

Excelenței Sale

Dumnealui Marelui Logofăt al dreptății
C. Cantacuzino caimacan al țării Românești

Ekselenție!

Primirea postului de Arhitect al Orașului de la un guvern desființat a fost supunerea mea la Regulament, al căruia fiu și sunt. Regulamentul dă drept de înaintare Rumânului după slujbele sale. A mea slujbă de la anul 1837 și până șa 1841 ca ajutor al Arhitectului Orașului este destul de cunoscută, după care și trimiterea mea de înalta Stăpânire la cele mai vestite Academii ale Europei, spre desăvârșirea studiilor Arhitectonice. șapte ani ai tinereții se petrecură în asemenea studii, ca să pociu fi o dată folositor Patriei mele; ca și Rumânul să poată avea acea mândrie națională, că el și în artă nu rămâne mai jos; precum aceasta se vedereză din diploma de Arhitect dobândită.
Cinstita eforie a școalelor, următoare fiind poruncii Domnești, mi-a scris în două rânduri formal să viu în țară, unde în luna Mai anului curgător m-am și aflat. Guvernul revoluționar știind datoriile mele către Patrie, mă îndatorează a primi postul ce era vacant și pentru care chiar Cșinstitulț Sfat Orășenescu la anul 1840 mă recomandase. Fără împotrivire îl și priimiiu, încredințat că cu aceasta împlinescu o datorie sfântă către Patrie, și că printr-o slujbă neobosită și cinstită voiu putea dobândi binevoința și protecția înaltei stăpâniri. Mă văz însă depărtat din postul meu, fără să fi săvârșit cea mai mică călcare a datoriilor mele, și fără să se fi ivit vreo reclamație sau nemulțumire împotrivămi.
Mă rog Cinstitei Căimăcănii să binevoiască a lua în de aproape băgare de seamă că ca Rumân ce a jertfit ce mai frumoasă parte a vieții sale în Academiile cele mai laminate și cu o silință nepregetată, spre a dobândi o știință spețială atât de trebuincioasă; putea nădăjdui a găsi în țara sa acea ocrotire ce se cuvine artelor celor folositoare. Mângâindu-mă și acum cu tot cu această nădejde am toată încrederea că Cinstita Căimăcănie nu va îngădui a se cutrupi cu desăvârșire dreptul unui Rumân de către streini, cari nu știu încă de unde ar fi în stare să dovedească temeinicia învățăturii lor cu documenturi academice; și că prin urmare va îngriji a mi se face și mie îndestulare mulțămitoare și potrivită specialității mele.

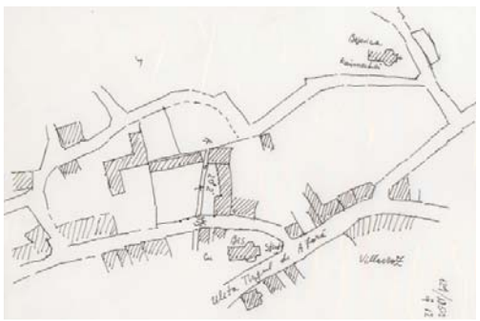
Am cinste a fi cu cel mai adând respect al Ekselenții voastre,

Cel mai plecat
și cel mai supus
Slugă
Arch. Al. Oresco
în 16 Nembr. 1848
București

Căimăcănia țării Românești
Departamentul din Năuntru va face cuvenita sa punere la cale
1848 dec. 16
C. Cantacuzino

ANDREI PĂNOIU

ACTIVITATEA DE SISTEMATIZARE A ORAȘULUI BUCUREȘTI LA JUMĂTATEA SECOLULUI AL XIX-LEA



Plan de situație zona bisericii cu sfinți și Caimata, cu proprietățile parcele construite, 1851

Urmările incendiului din anul 1847 impun o orientare nouă a întregului program de sistematizare a orașului, în sensul că unele măsuri de până aici de ordonare a structurii stradale, considerate adesea a fi prea incisive și abordate cu multă timiditate, devin acum o necesitate imperioasă. Problemele care se pun acum sunt legate în primul rând de refacerea pieților de la Sf. Gheorghe Nou și Sf. Anton, din zona arsă, cu străzile adiacente lor, de continuarea programului de ordonare a structurii stradale, axat pe ideea alinierii străzilor și realizarea de fronturi stradale unitare, integrate unei structuri cât mai clare, justificată funcțional.

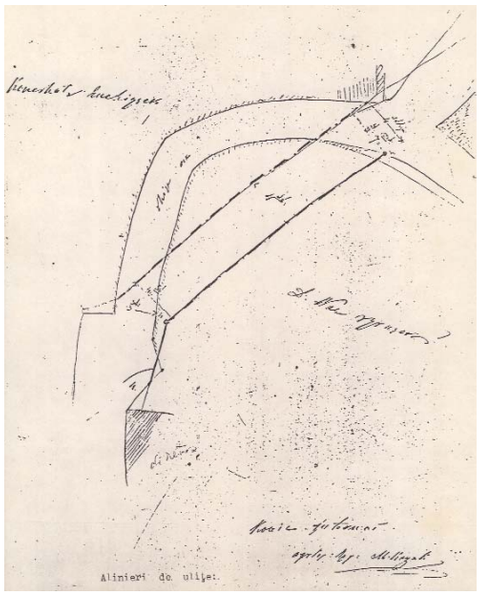
Tocmai pentru acest lucru se înscrie acum un anume program de măsuri, privind închiderea acelor ulicioare inutile și treceri nereglementare dintr-o stradă în alta, toate considerate accese care nu se înscriu regimului căilor de circulație din interiorul orașului.

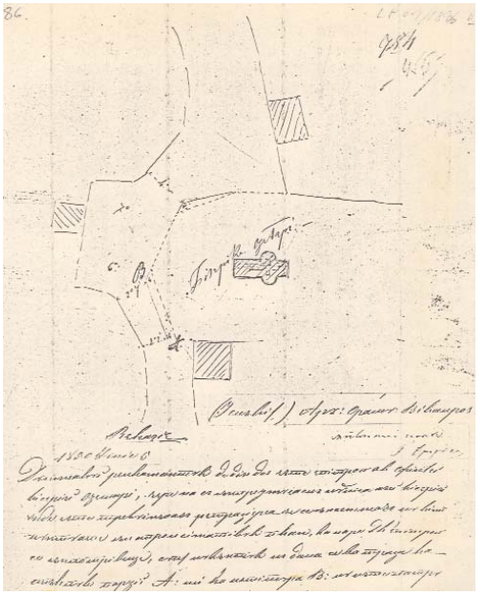
În prima urgență intra situația acelor ulicioare articulate străzilor principale: ulicioara alăturată bisericii Sf. Vasile, racordată Podului Mogoșoaiei, ulicioara ce se leagă de ulițele bisericii cu Sfinți și bisericii Caimatei; închiderea unei ulicioare din mahalaua Oțetari, a unei ulicioare din mahalaua bisericii Schitul Măgureanu, închiderea unei ulicioare în mahalaua Curtea Veche, precum și a altor asemenea ulicioare din mahalaua Sf. Ecaterina, Sf. Voievozi, Olari etc. Se închid în mod voit și toate acele străzi ce ies afară din oraș aflate între barierele Mogoșoaiei și Târgoviște. Tot așa se cere și închiderea unei treceri din capătul uliței de la biserica Pantelimon, care dădea în Târgul Obor13 și ca acestea atâtea altele de peste tot.

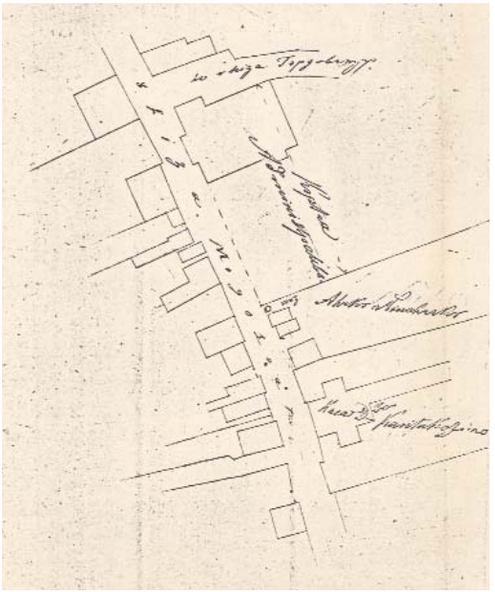
Toate aceste ulicioare închise acum, împreună cu cele suspendate în anul 1835 se pun în vânzare, ca terenuri ale Sfatului Orășenesc, destinate ca locuri pe care să se construiască. Comisia Tehnică insistă ca nici o deschidere și nici un fel de stradă să nu se mai pună în lucrare fără avizul său prealabil.

Aplicarea măsurilor de mai sus include totodată și acele demersuri inițiale încă înainte de anul 1837, privind desființarea de șatre de pe ulițele cele mai mari și însemnate și curmarea clădirilor celor proaste și amenințătoare de primejdie. În temeiul acestui program de măsuri se organizează o adevărată campanie în toate mahalalele pentru desfacerea de bucătării de ulucă, de case vechi și de ziduri crăpate etc. Tot ce trebuie făcut se centralizează în liste și tabele explicative care se reiau de la un an la altul. O asemenea listă mai completă de ruinele de dîrâmat datează din anul 1851, martie 30, întocmită de Villacrosse, arhitectul orașului, cuprinde între urgențe un total de 15 obiective mari. Se fac însă referiri și la alte liste asemănătoare din anul 1850, cu tabele de casele cărora li s-a cerut dărâmarea, între care figurează locuințe, prăvălii, cămări, coșare de gard; se cuprind între aceste obiective de desfăcut și coșuri și plimbători, pridvoare, tot felul de odăi, grajduri, magazii, foișoare de scândură, șoproane etc. Se cere și desfacerea de ateliere și de instalații de tot felul. Se menționează că numai în cursul anului 1850 s-au prezentat peste 80 asemenea adrese și scrisori, fără totuși să se fi luat măsuri.

Probleme dificile pun și numeroase proprietăți ale unor instituții străine, așteptându-se mereu răspunsul consulatelor respective.







Schițe de plan din anul 1848 privind corectarea traseului stradal al unei uliție din mahalaua Caimatei

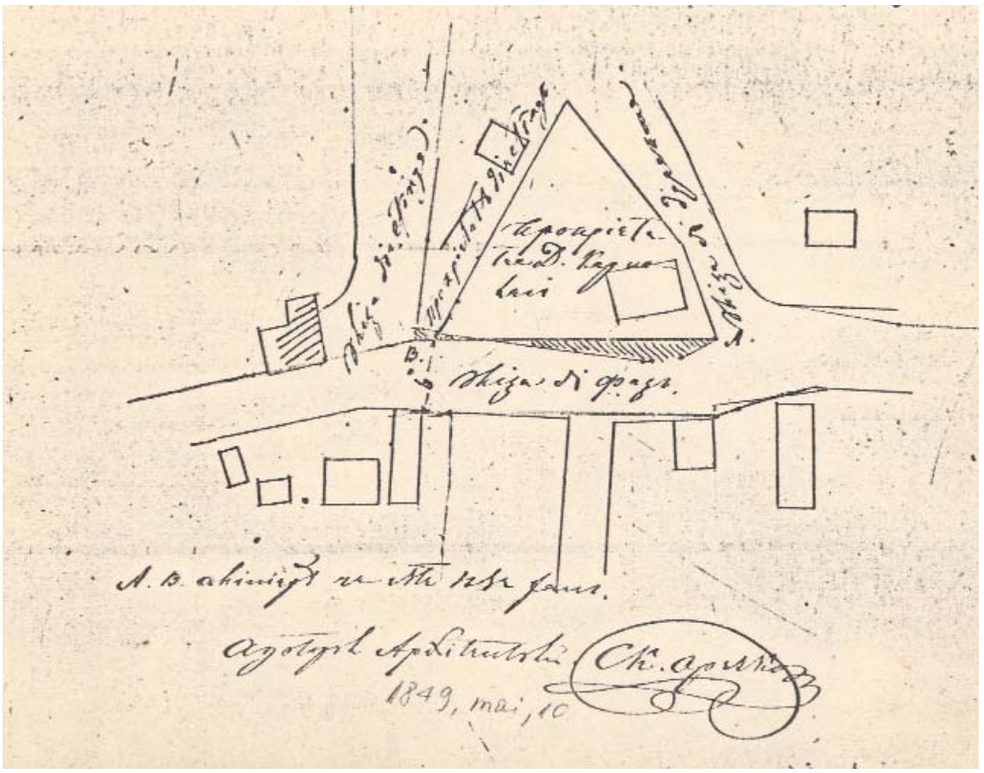
Schiță de plan privind coretarea traseului stradal în fața bisericii Oțetari din anul 1850 semnată de arhitectul orașului Villacros

Schiță de plan semnată de Scarlat Orescu, ajutorul arhitectului orașului din anul 1849, privind retragerea de urmat în vederea amplasării unor construcții noi

Schiță de plan semnată de inginerul Lespezeanu din anul 1850 privind o aliniere pe ulița Mogoșoaia, unde puțul existent impune retragerea ambelor fronturi stadale, unul cu trei palme iar celălalt cu 5.

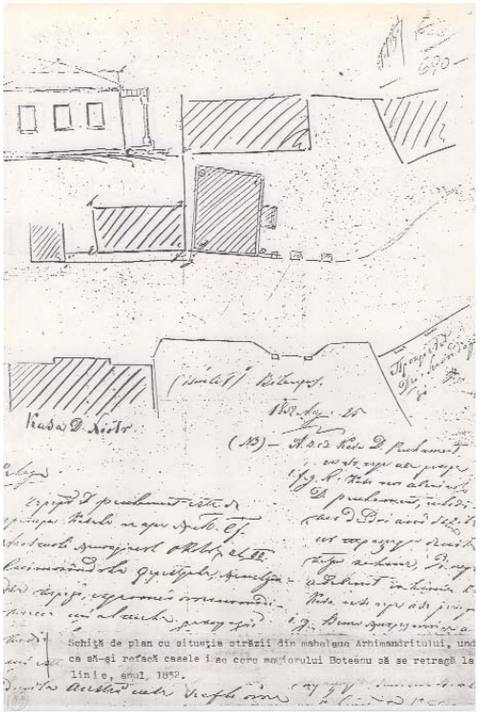
Este știut apoi că parte din străzi sunt cu construcții vechi de scândură sau din lemn, parte din paiantă, cu calcane tec, toate oferind o înfățișare foarte precară. Fiecare dintre aceste construcții trebuie cercetată de către arhitectul orașului însoțit de un conductor, făcându-se apoi pentru toate referate însoțite de câte o schiță cu planul de situație.
Cu acest prilej se desfac imediat cuptoarele "nedestoinice" de pâine, se scot tot mai în afară atelierele de lucrat cu foc, se dărâmă șandramalele de lemn din curtea bisericii Crețulescu, se dărâmă cherhanaua de săpunărie din mahalaua Flămânda, se dărâmă casele lui Dumitru șalvaragiu de Udricani etc.
Când este vorba de reparații sau extinderi, prevederile sunt cât se poate de clare, cerându-se mai întâi demolarea părții care trebuie desfăcută și după aceea se va vedea ce este de făcut. Așa se cere și în cazul hanului Crețulescu, unde o parte este deja reclădită și acum proprietarul vrea o întregire etc.
Referindu-se la ansamblul măsurilor mai sus citate și a modului de aplicare a lor, vedem că totul se înscrie planului de refacere și înfrumusețare a orașului, prevăzându-se tăieri de case fără a se acorda despăgubiri. Domnitorul este în deplină cunoștință de fiecare caz în parte și insistă să se grăbească aplicarea planului de măsuri.
Pentru respectarea măsurilor de aliniere și construirea caselor la linie, întocmai cu biletul dat, se recurge la concursul pe care trebuie să-l dea epistații aleși dintre calfele cele mai bune, care trebuie să facă în fiecare sâmbătă controlul lucrărilor din oraș, după lista primită de la Sfat14.

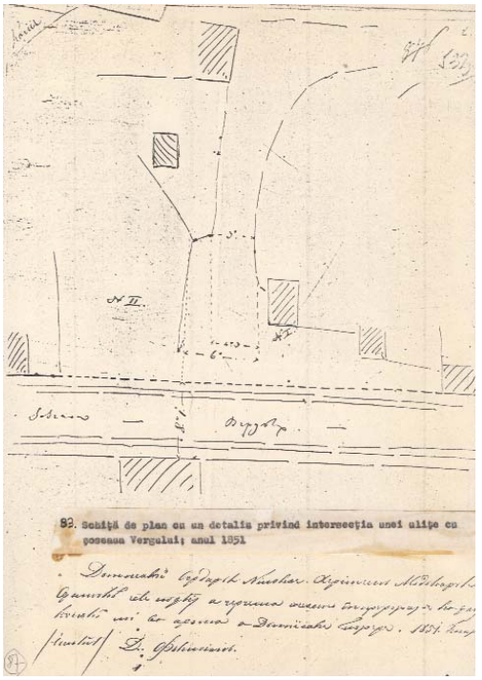
De acum încolo se cere acordarea de "bileturi" (autorizații) și pentru toate reparațiile propuse de proprietari privind refacerea fațadelor, mărirea ferestrelor sau a ușilor, refacerea învelitorilor, amplasarea slonurilor, latrinelor sau cotețelor etc. Sfatul impune ca orice fel de cerere de acest fel să fie însoțită și de un plan de situație al locului respectiv și precizarea lucrărilor de făcut. Unii proprietari consimt să se retragă la noua linie stabilită, alții refuză cu încăpățânare acest lucru și refac totul cum vor ei, într-ascuns.
În hotărârile sale Sfatul rămâne ferm pe poziție și nu se îngăduie nici o excepție, aplicând ștraf (pedeapsă) pentru orice abatere. Se ivesc și cazuri când pentru îndreptarea orașului se dărâmă și niște prăvălii în stare bună din fața porții Sărindarului, "sub cuvânt că ar fi în stare proastă".
Probleme cu totul deosebite se ivesc în privința refacerii zonei arse a orașului, din pricina comasării terenurilor respective, fiind oprită atât refacerea vechilor prăvălii, cât și înstrăinarea plațurilor respective. Abia în 1855 se îngăduie răscumpărarea locurilor deținute cu embatic și trecerea lor în grabnică? Stăpânire.
În anul 1855, prin Secretariatul Statului se orânduiește o Comisie care împreună cu Direcția Lucrărilor Publice trebuie să conlucreze la perfectarea legiuirii pentru clădiri. Aga Constantin Brăiloiu, aga Petrache Poenaru, clucerul Grigore Bengescu și arhitectul orașului, Gaetan Burelli sunt însărcinați să chibzuiască reguli potrivite, statornice și generale, care să vegheze la respectarea Regulamentului de înfrumusețare a Orașului, la realizarea lărgimii legiuite a ulițelor și înlinierea clădirilor.



Prin Jurnalul din 20 februarie 1860 se cere a fi introduse unele modificări în Regulamentul de Construcții. Trotuarele pe străzile principale să fie din piatră de Pietroasa, să se construiască canale de scurgere, să se facă prevederi împotriva incendiilor, să se treacă la aplicarea de planuri sistematice pentru anumite tipuri de clădiri etc. Noile reguli se aplică acum pe tot cuprinsul Capitalei, pentru orice mahala; regula de până acum era obligatorie numai pentru clădirile din cuprinsul ocolului I și cele aflate pe ulițele principale. Unii dintre proprietari, pentru respectarea alinierii, sunt siliți a ieși afară cu gardurile lor și obligați să plătească terenul respectiv.
Consiliul Municipal prin Jurnalul său din 11 august 1860 cere Ministrului Secretar de Stat să se precizeze acel punct de vedere cu privire la facerea gardurilor, fiind pusă acum în discuție realizarea lor.
Este sigur că toate acele regulamente principale ale urbei București pentru alinieri și clădiri, care privesc datoria Corporației lucrătorilor zidari, dulgheri de sub Măimărie, publicat în broșură, ca o primă ediție, în anul 1848 s-au impus și regimului de administrare a celorlalte orașe din țară.

Pentru dărâmarea hanurilor mănăstirești: Greci, Stavropoleos, Constantin Vodă, Sf. Ioan și Sf. Ecaterina.
Demolarea acestor hanuri fusese deja hotărâtă din anul 1853, dar cuvioșii acestor mănăstiri se plâng Domniei cerând mereu amânarea. Prin Ofisul nr. 885 se poruncește o anchetă, deocamdată totul mărginindu-se la dărâmarea acelor clădiri care pot fi pricinuitoare de primejdii, reclădirile rămânând a se face, potrivit cu mijloacele și într-o vreme cumpănită.
Pentru cercetarea acestor hanuri se face o Comisie, compusă din clucer Costache Pencovici, serdar Alexandru Oprescu și D-l Villacrosse, care să arate adevărata stare a lor. Raportul acestei Comisii precizează:
La hanul Greci, biserica este în stare bună, dar clădirile de spre ulița șerban Vodă cum și cele din spre fund, în stânga intrării în han, trebuie neapărat dărâmate; clădirile de spre ulița Stavropoleos și celelalte se vor dărâma, de asemenea, dar se vor amâna, ca reclădirea să se facă treptat...
La hanul Stavropoleos, paraclisul este în proastă și primejdioasă stare și neapărat trebuie dărâmat. Biserica, deși se află în proastă stare, deocamdată nu înfățișează primejdie, însă și ea trebuie dărâmată și reclădită din nou. Clădirile celelalte, neîntreținute, unele ar trebui prefăcute iar altele reparate...
La hanul Sf. Ioan, toate părțile de spre ulițe sunt destul de solide și nu amenință nici o primejdie; părțile despre curte, clădite în paiante de lemn, cât și nește încăperi proaste și ruinate din mijlocul hanului urmează a se dărâma, întocmai ca și clopotnița.
La hanul Sf. Ecaterina o parte de clădiri de spre curtea mănăstirii până la curtea hanu-



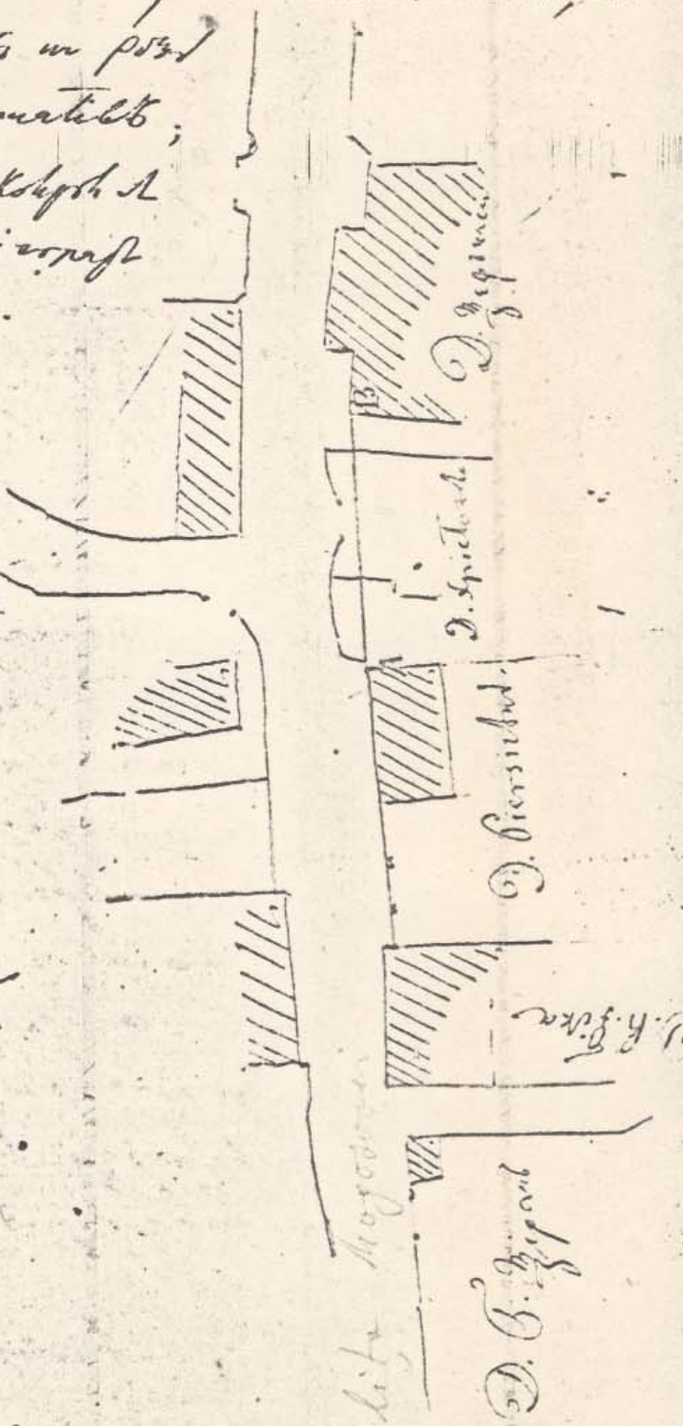


Schiță de plan din anul 1848 semnată de Al. Oresco înfățișând un detaliu de aliniat de pe ulița Podul Mogoșoaiei

Schiță de plan cu un detaliu privind intersecția unei ulițe cu cea a Vergului, din anul 1851.

Schiță de plan cu situația unei străzi din mahalaua Arhimendritului, unde se cere retragerea dela linie pentru o refacere a caselor; anul 1852 (copie după Villacros)

lui urmează a se demola îndată, fiind în stare primejdioasă; pentru cealaltă parte, s-ar putea deocamdată acorda o amânare pentru un curs de vreme.
La hanul Constantin Vodă, construcție cunoscută nouă din releveul lui Borroczyn care din lipsă de documente certe trebuie considerată mai degrabă din vremea Mavrocordaților decât a Brâncovenilor - toate clădirile din partea hanului și până în Ulița Franțuzească, cum și parte din Ulița Mogoșoaiei, clădite în paiante, peste drum de aga Bellu, sunt în proastă stare și trebuie dărâmate fără întârziere. Partea de spre Ulița Stavropoleos și Mogoșoaiei este destul de solidă, dar lăsată în neîngrijire; are trebuință de reparații și toate bolțile să se desființeze.
în anul 1860 o altă Comisie din care fac parte arhitecții Schlatter, Tabai și Cusnovski cercetează din nou starea în care se află hanul Constantin Vodă. Raportul acestei Comisii arată că hanul se vede dezvelit deoparte și de alta, cu bolțile desființate, astfel încât comisia poate să se încredințeze de puțina lui soliditate; pereții despărțitori, deși sunt groși, se văd străbătuți în diferite sensuri de o mulțime de crăpături și zidurile cu cărămizile mâncate.
Comisia, în deplină covicție (sic!) propune grabnica lui desființare în totalitate, până jos, în fața pământului, fără excepție. Actul respectiv, datat 11 iunie 1860, este semnat de Poenaru, Schlatter, Tabai, Orescu și alții.
La 20 august, Consiliul de Miniștri, cu o majoritate de 5 voturi, hotărăște să se suspende lucrările de la hanul Constantin Vodă de pe Ulița Mogoșoaiei, până se va întocmi planul de aliniere al Capitalei, dar totul rămâne de acum un teren liber pe care până la ridicarea Palatului Poștelor se va instala aici circul Suhr, circul Huttemann, improvizația unor săli de spectacole pentru teatru, muzică, gimnastică etc.
Egumenul Sărindarului se plânge și el în 1860 că i s-a cerut și lui să dărâme toate edificiile, precum și clopotnița de la intrare, deși toate aceste clădiri sunt cunoscute ca destul de solide și îngrijite. în răspunsul său, Cusnovski, arhitectul Municipalității, precizează că "alinierea urmează și în viitor a se litera voit atât pentru casele particulare, cât și pentru cele mănăstirești".
La Stavropoleos se constată acum că galeriile de lemnărie și învelitoarea de șindrilă sunt în stare proastă și trebuie neapărat desființate. Năstavnicul mănăstirii cere amânare, dar Costaforu îi impune îndeplinirea celor hotărâte în privința hanurilor mănăstirești.
La 11 februarie 1861, rezultă că se dărâmă la Stavropoleos totul, așa cum se ceruse, dar mai rămân unele ziduri pe stâlpi ce amenință să se prăbușească. Se cere arhitecților să se pună la cale un plan de aliniere al clădirii...
Tot așa se pune în vedee mănăstirii Greci să dărâme clădirile vechiului han din fața străzii. Prefectura Poliției intervine și ea


S. Agostino
S. Spirito
S. Giovanni
S. Maria

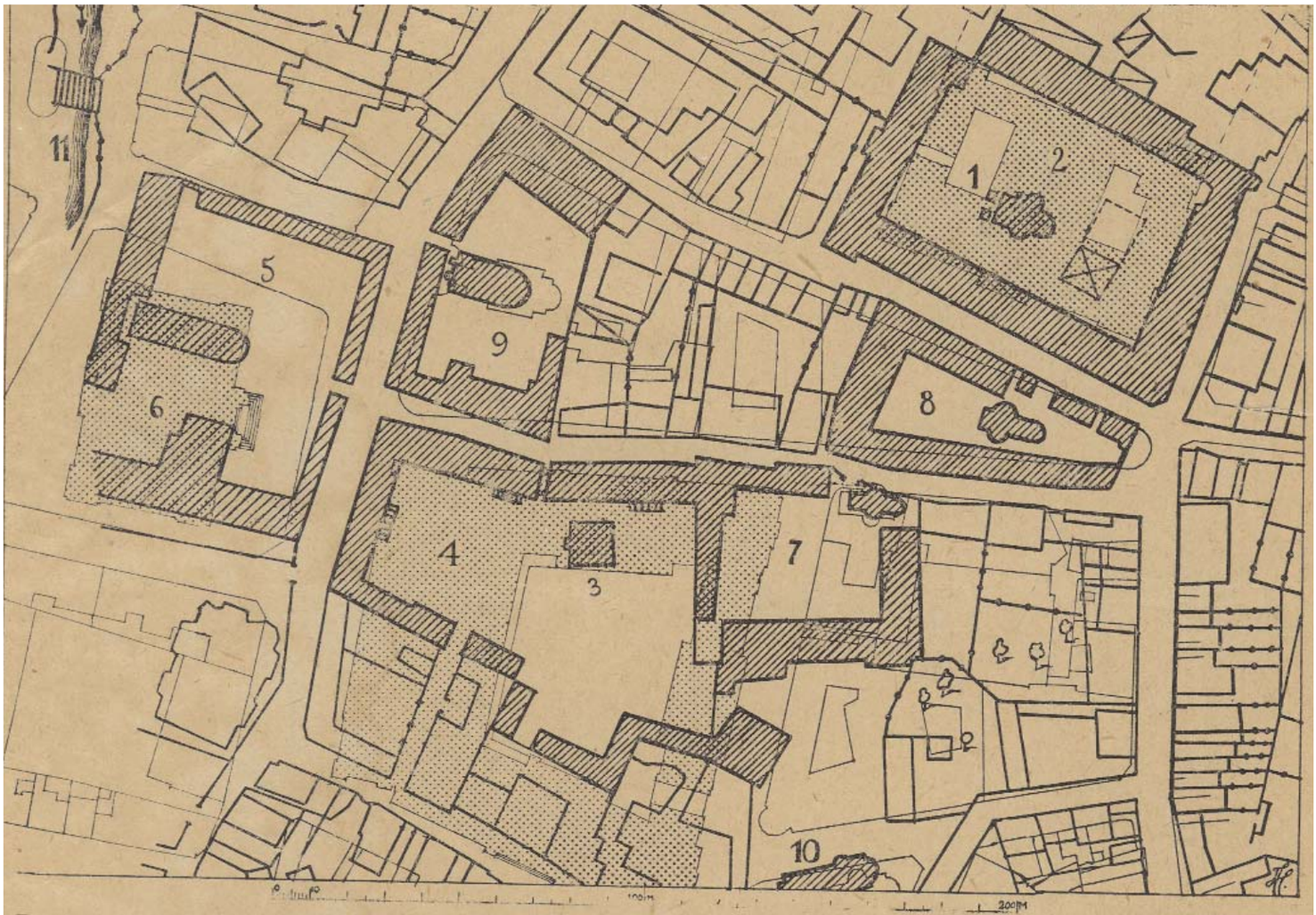
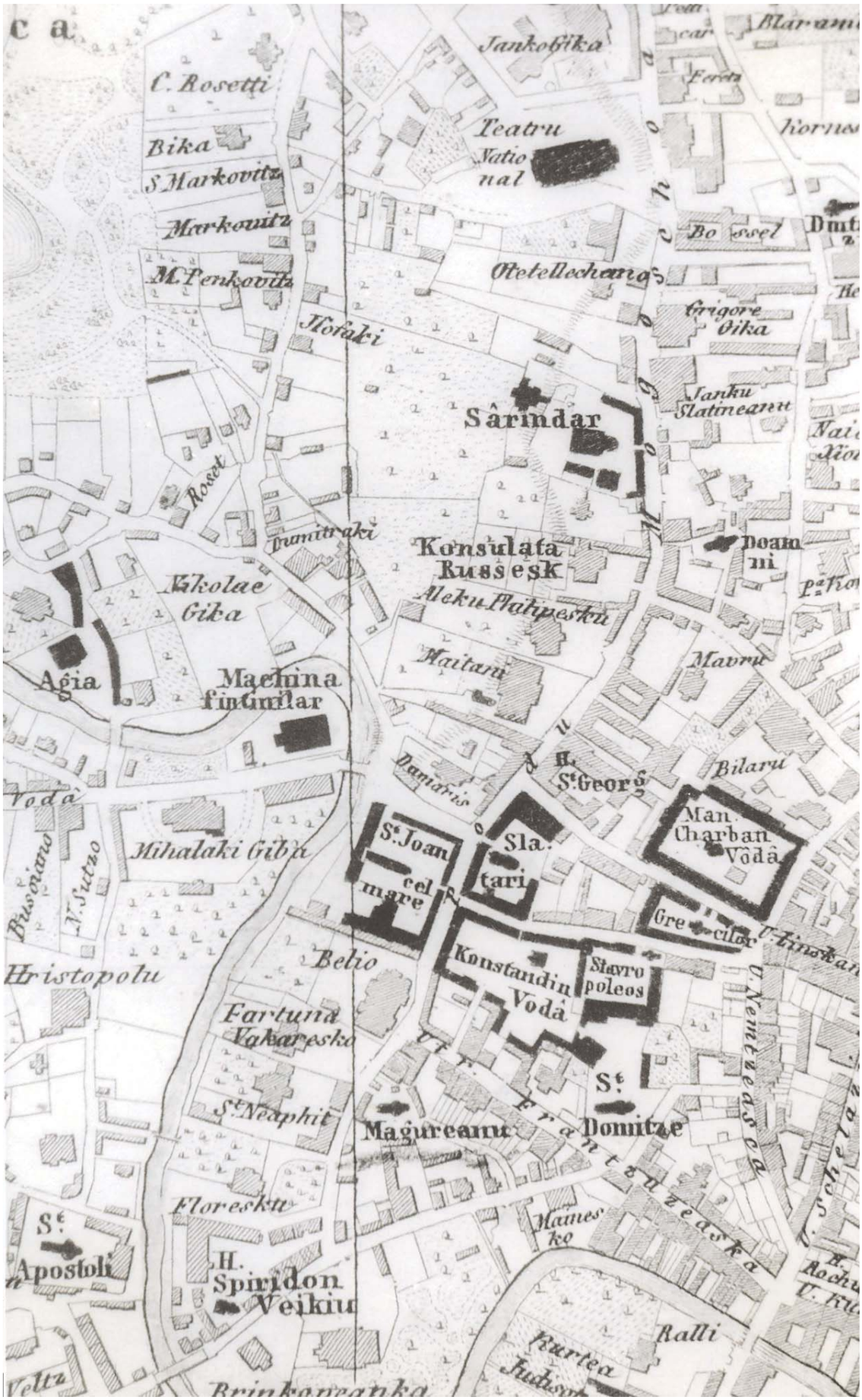


Fig. 2. — Hanurile din București în planul Borroczyn: 1. Hanul Șerban Vodă; 2. Banca Națională a României; 3. Hanul Constantin Vodă; 4. Palatu Ploștelor; 5. Hanul Sf. Ion cel Mare; 6. Casa de Depuneri; 7. Hanul Stavropoleos; 8. Hanul Grecilor; 9. Zlătari; 10. Biserica Sf. Dumitru; 11. Vechiul curs al Dâmboviței

Hanurile din București în zona lor cea mai densă consemnate în planul lui Borroczyn

ordonând ca la hanurile Stavropoleos, Greci, Sf. Ioan și Sf. Ecaterina să se desăvârșească dărâmarea zidurilor în cel mai scurt timp.
Se ia în discuție și pivnița bisericii Crețulescu de pe Calea Mogoșoaiei, vizavi de Palatul Princiar, cerându-se să dispară, deși aceasta este o lucrare nouă, începută cu autorizație, dar sistată pe parcurs...
În anul 1864 fiind pusă în aplicare dărâmarea hanului și a bisericii Sf. Ioan, aflat acum în deplină ruină, se propune ca pe locul lor să se așeze edificiul care să adăpostească Poliția Capitalei și Comanda Pompierilor. Se opinează însă că pentru această lucrare poate fi ales și locul din fundul Pieței Episcopiei, când va trebui să se cuprindă în proiectul respectiv și dărâmarea bisericii, paraclisul Episcopiei Râmnicului.
Se consideră însă că piața aceasta nu întrunește condițiile cerute și acolo se întrevede să se ridice un alt obiectiv.

Bulevardul de centură. Stabilirea barierelor orașului.
În anul 1835 se pune problema acordării unui regim unitar administrării ariei orașului circumscrisă în limite împietruite, ca hotare adevărate. Departamentul pricinilor din lăuntru prin Raportul său nr. 1068, sesizează tendința de creștere neorânduită a ariei orașului și cere să fie sporită orice clădire afară din cuprinsul poliției; deși semnele de margine sunt bine știute, cere a se face acum altele, spre a fi mai bine cunoscute.
Unii dintre locuitori solicită însă insistent aprobări să-și construiască și câte o cramă în viile lor, în afara raionului Capitalei, în afara barierelor orașului. Potrivit articolului 10 din Regulamentul de înfrumusețare a Capitalei, acest lucru nu poate fi îngăduit.



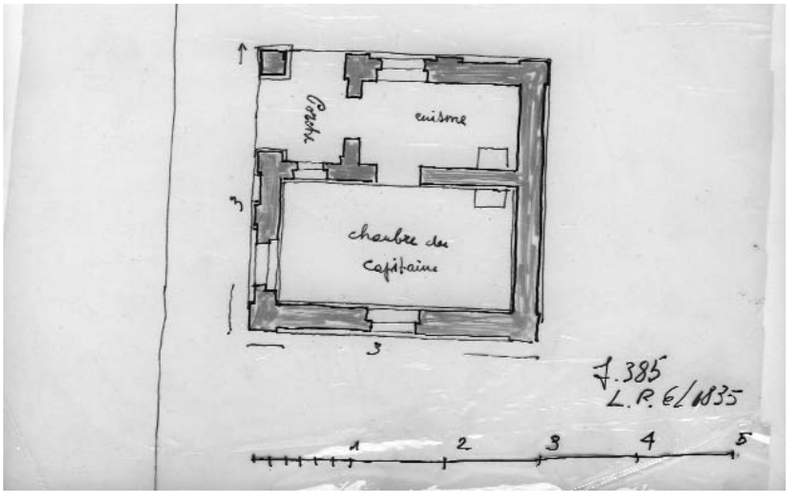
Plan pentru o bariera pe noul boulevard spre Cotroceni, Villacrosse, 1852

Planul Borroczin, detaliu Bariera Mogoșoaiei

Longitudina 21 23'54"
al Meridianului de la Paris
5
Gradina
Kisseleff
Drum la Xerestrăû
J. A.
Philipesko
Mavrogeni
J. Phil.
Blindului
Spitalu Philantropie
Ioan Schiari
J. Bolu
Ioanciu-Dikuteassa
Stefan
Tomitza
Kostea
Bar. Mogoschai
J. Philipesk
Zinka
Nikolae
Philip
Ceckinaa
Mormintele Ovreilor
Potropopa Luka
Tuderetza
Philipesko
Kurka
K. Greceanu
Maria
Dokt
Mai
Wolff
Marg cula
Margaritu
George
St. Vasile
I. Philipesko
Pr. Tuberkoi
Florescu
Katinka
Aleku
Nikolae

în anul 1836 regimul zonei periferice a orașului face obiectul unui studiu de detaliu între toți factorii interesați, constatându-se că mulți locuitori își ridică locuințe noi construind noaptea, hoțește, fără autorizație. Între bariera uliței Podul de Pământ și cea a Târgoviștei se văd clădindu-se o mulțime de case, pe locuri ce n-au fost slobode, cu pereți de gard, lipite cu pământ, lucrate fără orânduială și împotriva dispozițiilor. Se cere poprirea acestor clădiri și desființarea lor. Sfatul orășenesc al Capitalei este solicitat de locuitori să aprobe să-și clădească case pe terenurile slobode sau îngrădite, în rândul altor clădiri existente, aflate la linia șoselei de margine, pe partea din afară a hotarului închipuit al orașului. Problema ce se pune este dacă se dă voie proprietarilor să construiască în jurul orașului, sau nu; se pune în discuție și aducerea acestora la linia mărginașă, pe închipuitul hotar. În acest caz până la ce distanță proprietarii din afară se pot întinde a clădi împrejur. Se știe totuși că din hotar în afară trebuie să rămână 200 stânjeni împrejurul orașului teren slobod.
Din cercetările făcute, rezultă necesitatea unui proiect de statornicire a liniei de demarcație a ariei orașului, așa cum îl întocmise arhitectul Faiser în anii 1835 - 1836, odată cu stabilirea culorilor de sectoare.
Presiunile care se fac pentru aprobarea de construcțiii noi în afara raionului sunt foarte mari, dar planul din anul 1835 însușit de Obștească Adunare și întărit de Domnitor rămâne în valabilitate.
Concluzia la care se ajunge este ca să se pună în lucrare un nou plan al Capitalei, cu refacerea traseului "văpselelor" și deslușirea șoselei ce face înconjurul orașului cu barierele ce sunt a se muta în dreptul hotarului orașului.
Sfatul Orășenesc propune a se lua în considerare următoarele măsuri de soluționare a acestei probleme:
- Să se demarcheze ocolul orașului cu șanț pe toată întinderea lui, respectându-se planul din anul 1835; se solicită să se pună semne și pentru marcarea zonei periferice de 200 stânjeni, pe limitele exterioare;
- Să nu se mai facă construcții pe această zonă de 200 stânjeni, în jur, iar cei ce au acum locuințe aici să fie opriți a le mai preface, cu timpul acestea desființându-se total, terenul să rămână slobod;
- Grădinile și viile ce se vor afla pe această arie și vor avea încăperi de petrecere, se vor înscrie într-o listă, slobozite a le avea proprietarii și a le îmbunătăți după trebuință, fără îngăduința de a se mai face altele;
- Locurile slobode se vor cultiva cu semănături și împrejmui cu șanțuri;
- Barierele se vor așeza la punctele hotărâte după planul orașului;
- Se va reface numerotația caselor, din văpselele respective fiind scoase ulițele și toate înfundăturile din afara liniei raionului, cuprinzîndu-se întinderea orașului15).
Pentru elaborarea planului în discuție al orașului este însărcinat maiorul Boroczin, care face o trecere în revistă a situațiilor anterioare și prezintă un proiect văzut și de către șeful Poliției.

Localuri pentru barierele orașului.
În anul 1840 este pusă în discuție repararea barierelor de la Dobroteasa, din ulița Șerban Vodă, ulița Caliții, ulița Podu de Pământ,



Dealul Spirei etc.
Listele de materiale și devizele respective ne arată că este vorba de construcții modeste, sub forma unor încăperi din zidărie de cărămidă, prevăzute cu sobe, spoite cu var și acoperite cu trestie și șovar. Numai casa de barieră din ulița Podu de Pământ se acoperă cu olan16.
Abia odată cu jumătatea secolului, reconsiderându-se punctul de vedere cu privire la definitivarea limitei de dezvoltare a orașului, se pune și problema construirii de bariere corespunzătoare. Foarte lămuritor în acest sens este proiectul întocmit de arhitectul Villacrosse pentru bariera din Dealul Spirii, al cărei model urma apoi să-l reproducă și celelalte bariere.

Polarizarea populației.
Prin Jurnalul din 30 oct. 1837 se legiferează libertatea nemărginită a țăranului să se strămute acolo unde dorește.
Slobozenia aceasta face să se resimtă un aflux de cereri de strămutare a sătenilor îndeosebi în Capitală și fenomenul se explică prin generalizarea aici a unui sistem de relații întemeiate pe dezvoltarea continuă a pieței de schimb, de tip capitalist, menită să acopere cerințele producției industriale și meșteșugărești mereu în creștere. Și dacă acest proces de strămutare inițial era încurajat, treptat se întreprind măsuri de stăvilirea cererilor sătenilor de a statornici în orașe. Se recunoaște că aceste cereri ale locuitorilor devin tot mai numeroase odată cu apariția "Legiuirea celei noi pentru datoriile și drepturile reciproce între proprietari și clăcași" din anul 1851, odată cu apariția unor târguri și orașe declarate "slobode".
Problema aceasta este prezentată la 30 iunie 1851 Măriei Sale Prințului Domnitor, din Jurnalul destinat publicării reieșind următoarele condiții de îndeplinit:
- Cei ce doresc să se strămute în orașe vor fi datori să aibă o meserie, prezentând în acest sens dovada starostiei corporației respective
- Să se facă dovada cumpărării sau moștenirii unei proprietăți ohabnice în perimetrul barierelor, suficientă ca întindere, pentru locuință, spațiu pentru grajd de vite, pătul, magazie de producte, notreț etc.
- Să se prezinte chezășia unui locuitor orășan, proprietar de avere mișcătoare, om de caracter și cu cinste, însoțită de adeverința de la poliție sau de cârmuirea de județ că săteanul respectiv mutându-se acolo va îndeplini îndatoririle de orășean

Se știe că tocmai în această perioadă atât Capitala cât și toate târgurile și orașele țării sunt asaltate de strămutați la periferiile lor, prin cumpărături de terenuri, alăturându-se astfel acelor meseriași și negustori de tot felul care își aduceau un substanțial aport la dezvoltarea vieții economice a vremii, dar se sesizează și faptul că multe dintre moșii se depopulează și pământurile rămân nemuncite.
În orașele care iau acum avânt se fac vânzări de siliști către oricine vrea să cumpere asemenea terenuri, dar de multe ori strămutările și construcția caselor respective întârzie. Adesea nu se mai cunosc nici proprietarii acestor locuri și este nevoie să se facă repetate anunțuri prin circularele orășenești ca în termene stabilite proprietarii respectivi să se îndatoreze a curăți și a împrejmui negreșit aceste terenuri.

Statornicirea limitei periferice a orașului la mijlocul secolului al XIX-lea.
În anul 1851 se construiesc un număr de

"șetre" din scândură pentru adăpostirea celor ce vin să vândă produsele lor în oborul Târgului de Afară. Construcțiile respective se așază însă pe "locul slobod" de 200 stânjeni din jurul orașului considerate "vremelnicești", care să se desfacă de îndată ce se va cere acest lucru.
Iată însă că pe terenul respectiv se ridică altfel de clădiri decât privesc "bileturile" date.
Domnitorul intervine energic în această problemă a respectării raionului de 200 stânjeni.
Se cere Departamentului din Lăuntru să mărginească periferia orașului conform Raportului din 16 noiembrie 1849 și a precizărilor din Jurnalul de la 14 iulie 1848; în loc de cei 200 stânjeni, spațiul slobod să se mărginească acum numai la 50 de stânjeni, din care 6 stânjeni pentru facerea unui șanț mărginitor, 14 stânjeni pentru bulevardul din năuntrul șanțului și 30 pentru esplanada din afara șanțului.
Domnitorul cere întocmirea unei "hărți" de către Boroczin, cu precizarea limitelor periferice ale orașului, atât cea exterioară, cât și cea interioară, cu descrierea exactă a acestei zone.
Se cere întocmirea unei Liste de clădirile și de ogrăzile cu ziduri ce se află pe acest spațiu de 50 stânjeni; în termen de 10 ani proprietarii acestor clădiri trebuie să le desființeze, sau să le mute.
Domnitorul primește planul întocmit de Boroczin în cursul anului 1852 și arhitectul Villacrosse este însărcinat să desăvârșească demarcația Capitalei conform Ofisului dat, cu catagrafierea deslușitoare a tot ce cuprinde acum raionul de 50 stânjeni.
Lucrarea trebuia să se încheie prin marcarea cu câte doi stâlpi groși lungi de doi stânjeni și jumătate, a celor 11 intrări; ceilalți stâlpi trebuiau dispuși ca bornele de pe șosele la patru stânjeni unul de altul, așezați în zig-zag pe amândouă părțile intervalului de 50 stânjeni.
Boroczin întocmește totodată planul de nou al orașului, lucrare care se încheie la 17 iulie 1852, înfățișând proiectarea din anul 1846 cu șanțurile și șoseaua întrevăzută, dar și situația barierelor, a șanțului de 6 stânjeni cu intervalul esplanadei de 14 stânjeni.
Se precizează că se reproduc acum lucrări ale unui plan al Bucureștilor, care s-a făut nevăzut în anul 1848.
Villacrosse este gata să înceapă trasarea noului bulevard de centură, dar proprietarii afectați de această "zonă slobodă" ce trebuie realizată în jurul Capitalei fac tot felul de plângeri cerându-și dreptul de a construi pe acest teren, de a-și împrejmui locuințele existente etc. Aceste cereri sunt mult prea numeroase pentru a nu fi luate în seamă și unele dintre ele, din partea marilor proprietari, pot fi considerate adevărate presiuni asupra Sfatului.
însuși Domnitorul este nevoit să recunoască că trebuie să se facă unele concesii și să se dea voie să se clădească pe acest raion slobod destinat să devină "bulevard", dar numai pentru 10 ani, și cu condiția ca să se desființeze apoi totul după aceea, sau să se strămute fără tocmeală.
Foarte mulți dintre cei ce se află în situația de mai sus, ca cei din Dealul Spirei, aflați pe locul slobod, arată că sunt așezați de fapt pe proprietățile lor personale și cer în mod special să fie apărați în drepturile lor împotriva acestei proiectate strămutări.
în anul 1854, Comisia Tehnică, care se menținuse prudentă în afara acestei probleme, arată că așa s-a zis în anul 1852, realizarea acestui Bulevard va cere vreme foarte îndelungată, reclamându-se un capital de peste 4000000 lei pentru despăgubirea proprietăților afectate; pentru restrângerea orașului, se pronunță în felul următor:

- O zonă de 12 - 15 stânjeni lărgime va fi prea destulă pentru bulevardul de încingere și comunicație. Dacă direcția acestui bulevard ar urmări drumuri în

ființă din apropierea traseului proiectat, și numai acolo unde acest lucru nu este posibil să se treacă aceasta prin proprietăți, fondul necesar realizării acestui bulevard s-ar reduce la costul său real;

- Villacrosse va fi de acum dezangajat de această însărcinare, urmărindu-și problemele atât de covârșitoare ce privesc atribuțiile sale;
- Topograful Schweder va prelua el ducerea acestei operații mai departe.

Intervenind de fiecare dată elemente noi, printre care și decesul neașteptat al lui Villacrosse, iar rezolvarea într-un fel sau altul a bulevardului de centură întârziat, Consiliul Municipal al Capitalei se vede silit în anul 1856 să repete plângerile sale Ministerului de Interne. I se răspunde însă că "raionul orașului" este întocmit încă din anul 1852, după un proiect întărit prin Ofis Domnesc...

Totuși, Comisia Tehnică intervine și ține să precizeze că la timpul cuvenit - 31 martie 1854 - a arătat cauzele neputinței realizării Bulevardului hotărât în anul 1852, menționându-se lipsa de ajutoare și dispariția între timp a lui Villacrosse. Dar până la noua legiuire de reglementare se cere să se recunoască semnele arătate după planul din anul 1835. Casele ce cad în afara acelor bariere urmează să fie trecute în administrația județului Ilfov. Se cere acum ca această lucrare să fie realizată de municipalitate, care își alcătuiește o Comisie care să hotărească cele de urmat în privința acestui "drum de rond" numit Bulevardul din jurul Capitalei.

Prin Jurnalul ședinței din 6 iulie 1857 se ajunge la concluzia că închiderea conturului să se restrângă în acele zone nelocuite și netrebuincioase orașului, iar barierele de la Cotroceni și Belvedere să se contopească, retrăgându-se mai înăuntru, în dreptul bisericii farmazonului; să se retragă înăuntru și alte trei bariere, cele ale ulițelor din Dealul Spirei, Craiovii și Cărămidari.

Conform planului întocmit, să se împartă aria orașului numai în trei sectoare. Se face observația că dacă s-ar trage de la Sf. Gheorghe patru raze în direcția ulițelor Mogoșoaiei, târgul de Afară, Dudești și Craiovei, s-ar forma în fiecare ocol câte patru despărțituri, lucru care ar trebui definitivat de arhitectul Capitalei.

Față de insistentele intervenții ale Sfatului și Poliției Capitalei se încearcă un bilanț al tuturor demersurilor făcute din anul 1835 până la acea dată pentru instituirea unui "rond în jurul Capitalei". Printr-un material adresat către Principatele Unite, Sfatul citează concluziile arhitectului orașului relative la înființarea bulevardului studiat, găsindu-se mai necesar proiectul pentru amenajarea râului Dâmbovița din susul ei până la Vitan, canalizarea unor străzi centrale, proiectele pentru poduri de piatră, amenajarea cheiului la batimentul fântânilor, piața din strada Craiovii, piața Municipalității, toate cu cheiurile lor, proiectele pentru cartierele Izvorului și Mihai Vodă, proiectul pentru salubritatea Capitalei etc.

Până la luarea unei hotărâri definitive în această problemă în care părerile diferiților factori sunt atât de împărțite, se cere a se da o serie de dispoziții care să împiedice așezarea locuitorilor care vin din afară să se statornicească în jurul Capitalei.

Reformele administrative înfăptuite în răstimp, fac ca această problemă a bulevardului din jurul Capitalei să fie pusă din nou pe rol. Prin Jurnalul Consiliului Direcției Lucrărilor Publice, în anul 1861, legat și de cererea de rediscutare a situației barierilor, se conchide că Bulevardul, cu o deschidere de 12 - 15 stânjeni, trebuie să urmărească ulițele mărginașe; se cere să se ia măsuri de înființarea lui neîntârziat, după planul însemnat de fosta Comisie Tehnică, rămânând să fie studiată în detaliu situația barierelor17).

PIEȚELE BUCUREȘTILOR

Din diferite însemnări, la jumătatea secolului, ne sunt cunoscute în București următoarele piețe principale: Piața Ghica, Piața Sf. Vineri, Piața Amzei, Piața Crețulescu, Piața Zarafilor, Piața Episcopiei, Piața bisericii Sf. Gheorghe Nou, Piața bisericii Curtea Veche sau Piața Sf. Anton, Piața din Capătul Uliței Mogoșoaiei sau Piața Victoriei etc.
Unele dintre acestea sunt cunoscute ca fiind piețe vechi, păstrate pe locurile lor, altele sunt piețe noi, create prin înlinierea străzilor, sau pe locul unor construcții dispărute. Tot așa, unele piețe dispar odată cu ordonarea traseului stradal sau prin transformarea lor în grădini publice.
"Piața Maghistratului" sau "Piața Mare", apare mai târziu, compusă din două piețe:
1. "Piața Ghica", ca o piață de carne, de pește și de păsări, situată în stânga Dâmboviței.
2. "Piața Bibescu", pentru legume și fructe, situată pe partea dreaptă a râului.
Piața de la Sf. Vineri - Fierasca sau Herasca, zisă și "Piața Noua", vine să înlocuiască "Piața Fierasca Veche", aflată undeva în partea din spre sud-est a bisericii.
Piața Niculescului, cunoscută ca o piață a cherestegiilor, aflată în partea stângă a Poștei Vechi și a Grădinii Episcopiei, dispare în 1841 și se întemeiată în locul ei Piața Amzei, pe locul lui Iancu Ghica.
Piața Episcopiei se proiectează în 1852 în jurul Paraclisului Episcopiei Râmnicului, dar nu se realizează efectiv decât prin demantelarea bisericii devenind piață și grădină publică.
Piața și grădina bisericii Sf. Gheorghe Nou și Piața bisericii Sf. Anton înfățișează o situație asemănătoare Pieței Episcopiei, ambele înființate după incendiul din 1847.
Piața bisericii Sf. Anton se identifică la 1856 cu Piața Zarafilor. Aici în 1885 se vor construi unele pavilioane din metal pentru vânzarea florilor și va căpăta numele de Piața de Flori.
Piața Crețulescu, situată în fața bisericii Crețulescu, dispare încorporată în grădina Palatului Domnesc.
Piața Sf.. ștefan, de pe Calea Vergului (devenită Călărașilor), aflată inițial lângă biserica Sf. Ștefan, va fi deplasată puțin spre est, devenind Piața Traian. Hala actuală este o construcție realizată abia în 1896.18)
Planul orașului din perioada de sfârșit a secolului arată și Piața Matache Măcelaru (fosta Piața Grivița) cu hala respectivă, din 1887.

Piața Grigorie Ghica.
Piața Grigorie Ghica se întregește pe un loc dimpotrivă în față palatului prințului Bibescu, pe teren cumpărat de la Aga Costache Crețulescu în anul 1846.
În anul 1854, Corporația măcelarilor arată că șanțul din gura pieței, despre ulița Bazaca are nevoie de unele lucrări de îmbunătățire scăpate din atenția conductorului de pavaje Alecu Poenaru. La această dată se face un proiect de aliniere al acestei și o reclamă Eforia Spitalului să o împrejmuiască.19)

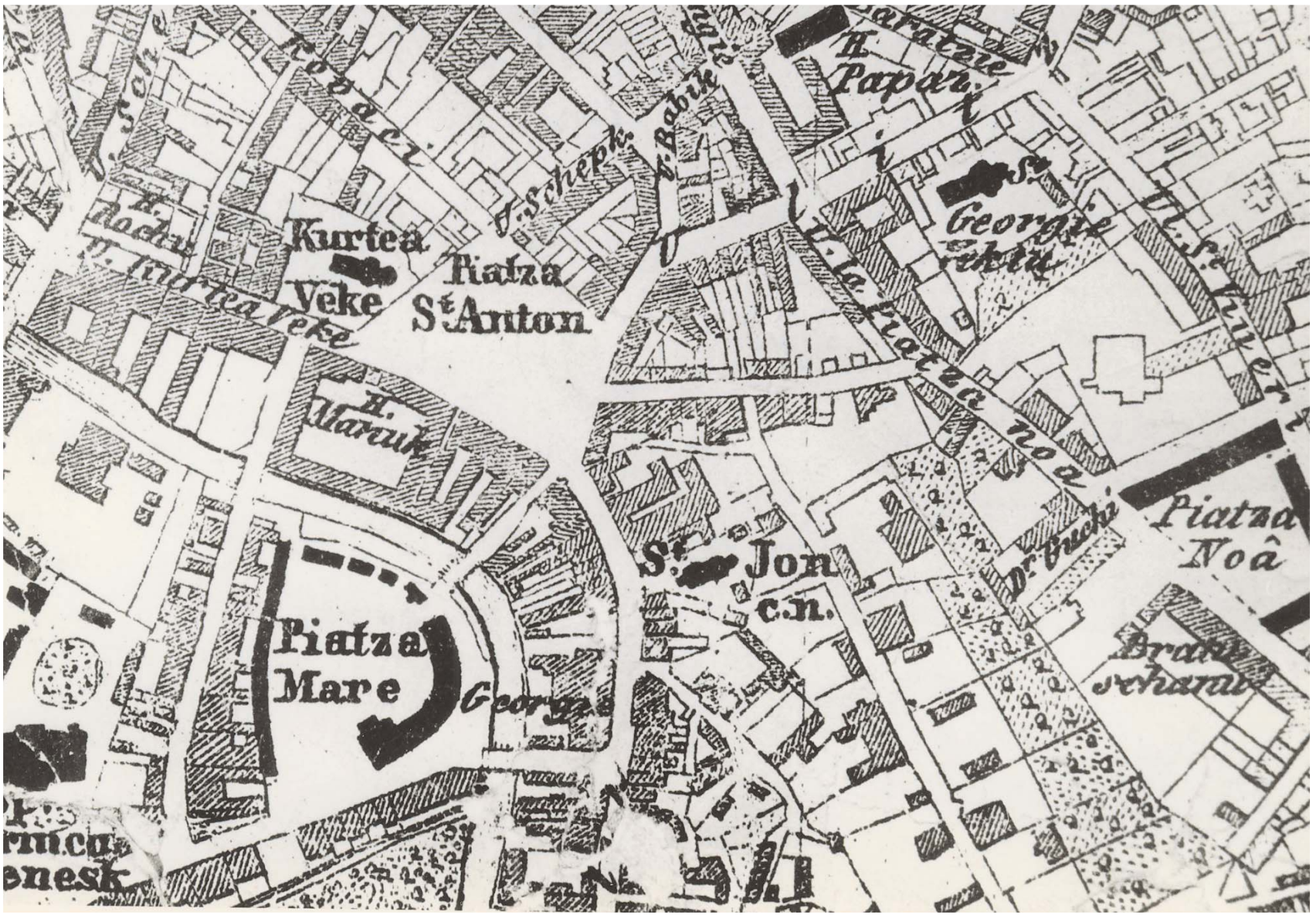
Gherete tip pentru piețele din București.
În anul 1862, în cadrul unei acțiuni luată pe Capitală, se cerea să se facă 39 gherete din lemn în Piața de la Bariera Mogoșoaiei. Datele arată că se recomandă o "gheretă model", după care să se construiască apoi celelalte.
Măsura aceasta fusese luată de Măria Sa împreună cu ministrul de interior, pentru a dobândi această piață și un aspect frumos, precum și de a putea profita casa municipală de un câștig anual realizat din chirii.20)
În atenție intră și starea pieței sau a "Carefalului" din fața barierei Moșilor, dintre șoseaua Colentinei, șoseaua Herestrău și Oborul, ajungându-se la concluzia că și acest loc trebuie îmbunătățit în mod asemănător...21)
O licitație din anul 1864 anunță hotărârea de a se construi în București 38 gherete

pentru vânzarea de pâine și 7 pentru carne, conform proiectelor întocmite de arhitectul orașului, de scândură.

Piața Amzei. Cercările ce fac particularii a li se da voie să clădească cu a lor cheltuială prăvălii în piețele Sfatului...
După incendiul din 1847, din zona centrală a orașului sunt scoase în afară o seamă de prăvălii, și îndeosebi cele ce lucrează cu foc. Piața Amzei este considerată și ea ca unul dintre locurile potrivite pentru aceste prăvălii.
Unii, ca Petre Covaciu, închiriază aici o bucată de loc slobod, ca să clădească o prăvălie de covăcerie. Lucrarea rămâne însă neterminată și covăceria respectivă o voia Ion Manu, ca să clădească o alta pe locul ei, din zidărie, și pe lângă ea și alte patru odăi, cu prinița dedesubt, în soroc de patru ani... Dragomir Precupețu vrea și el un loc de prăvălie tot în Piața Amzei, după planul arhitectului orașului. El avea acolo o prăvălie de scândură și vrea s-o facă în paiantă de zid și învelită cu olane..., dar problema aceasta ajunge, în 1851, la Domnitor, care pune următoarea rezoluție: "... Să mi se arate pe planul pieței locul ce se cere cu embatic. Acest plan de nu se va fi aflând în piață, să se ridice acum cu exactitate, arătându-se cu deslușire clădirile ce se află în piață, precum și felul și starea în care se află acele clădiri.
Planul ce mi se supune acum despre felul clădirii la care se îndatorează embaticarul este o închipuire prea nedeslușită. Aceste planuri, care nu se păstrau în arhiva statului, trebuie să fie destinate (sic! - poate desinate) mai cu desăvârșire în toate amănuntele, iar nu numai schițe.
În sfârșit, aceste piețe s-au întocmit pentru destinație specială și bine determinată; ca să îndeplinească dar adevăratul lor scop cerem ca Sfatul să chibzuiască împărțirile fiecărei piețe, uliță și felul clădirilor (ca) să păsim pe viitor cu un chip după reguli bine conturate la un tot îndeplinitor trebuințelor pentru care aceste piețe s-au înființat".
Rezoluția în cauză, care este trimisă Sfatului Orășenesc, trebuie considerată punctul de pornire a unei acțiuni unitare de ordonare a principalelor piețe ale orașului, unele dintre ele hotărându-se să primească o destinație precisă de la bun început.22)

Înființarea pieței pe locul din Strada Caliții dăruit de Mitropolie
În anul 1855 se face proiectul pentru construcția cheiului de la Piața Caliții. Devizul cuprinde baterea de taraci și stâlpi, așezarea de grinzi și legături din lemn etc. Tot acum, este hotărâtă înființarea aici a unei piețe, ridicarea cheiului și pavarea ei; terenul este dat de Mitropolie și trebuie să se renunțe la toate clădirile aflate pe el, care trebuie să se dărâme și proprietarii (embaticarii) să fie despăgubiți23).
Se renunță și la "baia Mitropoliei", a cărei desființare împreună cu a celorlalte clădiri (căscioare date cu embatic) se aprobă prin înaltă rezoluție.
Datele din anul 1856 arată că piața s-a format pe locul băii din strada Craiovii, lumina Dâmboviții lăsându-se de 6 stânjeni, cu parapet peste tot, cum se arată în proiect...

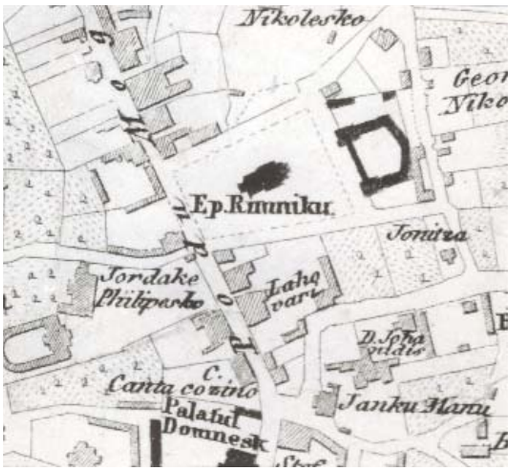
Piața de paradă de la Sf. Vineri și piața Beilicului.
Prin "hrisovul" nr. 5 din 28 februarie 1847, cu prilejul hotărârii de statornicire a pieții de la Sf. Vineri ca "piață de paradă", se dispune ca "meidanul Beilicului" să slujească ca piață anume pentru adunarea vânzătorilor, fiind în comunicație directă cu barierele. Dughengii de aici au fost răspândiți prin alte piețe. în același sens se pronunță și Chibzuirea regularisirii piețelor din anul 1852, care categorisește piețele Bucureștilor în piețe de paradă și piețe de zarzavaturi și alte obiecte de hrană...
Și pentru că acest meidan de 19x27 stânjeni nu este cuprinzător s-a făcut îndemânare


Kurtea
Veke
Piatza
St Anton
Piatza
Mare
St. Jon
c.n.
Piatza
Noâ

St. Sava
Spitalu
Kolfzi
Rallet
Piatza
St. Georgie
Nou
Koltzea
Rasvan
Hilel
Zarafi

căminarului Iacovachi Buiuclis să pună în acest scop și locul lui personal situat alăturat. Se cere ca în acest scop contractul Buiuclis să prezinte un plan de organizarea pieței, în decurs de cinci ani, realizată în etape, cu nivelarea locului, paveluirea, plantarea aleiului și facerea a patru felinare etc.
În anul 1858 se vede că planurile respective s-au întocmit, s-au confecționat și mai multe butce, dar piața rămâne pustie în continuare, dugheniţele nefolosite, contractul respectiv neprimind dezlegarea cuvenită din partea poliției, deși Departamentul din Lăuntru susține această propunere. Domnitorul rămâne și el surprins de neaplicarea acestei măsuri, dar lucrurile rămân neschimbate, intervenind evenimentele Unirii Principatelor...24)

Piața de la biserica Sf. Gheorghe Nou.
Din modul cum s-a proiectat înlinierea străzilor în chip ordonat pe locul bântuit de incendiul din anul 1847, prin înaltă hotărâre luată în jurul bisericii Sf. Gheorghe s-a stabilit a se înființa o piață. Se ivesc plângeri împotriva luării de locuri pentru crearea pieței Sf. Gheorghe și lărgirea ulițelor, dar hotărârile administrației rămân clare: "să fie totdeauna piețele și lărgimea străzilor în întregimea lor, asemenea scopului cu care s-a înființat, fără a se călca sub nici un pretext"... Se pune la cale și desființarea tarabelor de tot felul.
Pentru această piață s-a întocmit un proiect de pavare cu piatră și împrejmuiri cu lanț de fier, dar prin ordin s-a zis ca în loc de borne să se facă "cu plantație" și totul modificat în acest chip25). Proiectul s-a aprobat, neavând în alt scop decât îmbunătățirea înfrumusețării acestei piețe, a se grăbi punerea ei în execuție de către Consiliul Municipal al orașului București.
Toate acestea se arătau la 3 iunie 1857, dată când se știe că exista deja un proiect de grădină publică în jurul bisericii Sf. Gheorghe întocmit de Ulbrict Hofmann, grădinar arhitect și peisagist.
Piața ce este a se înființa pe locul unde a fost biserica Sf. Anton.
Proprietarii mahalalelor Curtea Veche, Sf. Ion Nou și Sf. Gheorghe Vechi în anul 1852 reclamă Sfatului că terenul pe care a fost Temnița Capitalei și biserica Sf. Anton, în urma alinierii făcută după focul din anul 1847 s-a destinat pentru a sluji ca piață publică; cărămida zidurilor desfăcute se știe că se ridică de aici pentru trebuințele de la Grădina Publică știrbei Vodă, iar în locul de unde a fost scoasă aceasta s-au format mai multe găuri în care se adună apa ce dă un miros atât de greu vătămător sănătății; gunoaiele și murdarlâcul ce s-au pus pe această piață au devenit cu totul nesuferite sănătății și înfrumusețării...
Cererea respectivă este îndreptată de Sfatul Capitalei serdarului Al. Orăscu, inginerul arhitect, ca să se informeze la fața locului de cele arătate. Prin raportul său, Orăscu dă încredințare că reclamanții au dreptate atunci când cer a vedea o piață în centrul orașului pe un loc cu bălți înverzite; propune ca îmbunătățirea cerută să se facă printr-o îndreptare a pieței și o potrivire a ei cu caldarâmul ulițelor ce o înconjoară, toată suprafața așternându-se cu piatră, precum și a mărginilor părții de alăturea, după cum se specifică în planul alăturat. Se cer astfel 812 stânjeni patrați a fi așternuți din nou și 48 de prefăcut, cu potrivirea moloazelor, scurgerea bălților și ridicarea gunoaielor, totul ridicându-se la suma de lei 41080. Dar, după porunca Departamentului din Lăuntru urmează a se cheltui pentru această lucrare, după un calcul restrâns, până la 14.616 lei.
Față de alte intervenții și licitații urmate, vedem că la 11 octombrie 1852 Secretariatul



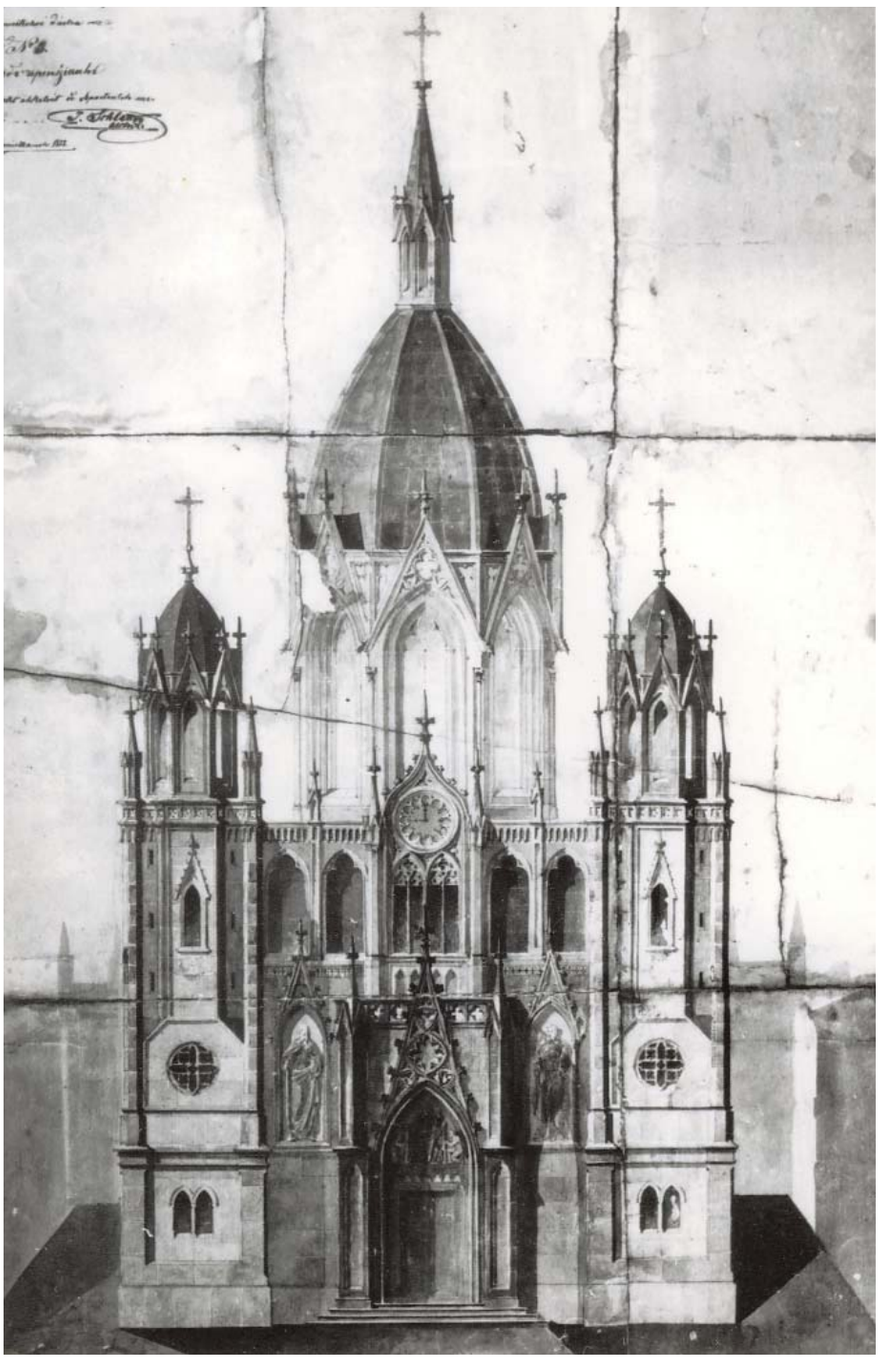
Podul Mogoșoaiei, vedere de detaliu a pieței Episcopiei; 1852

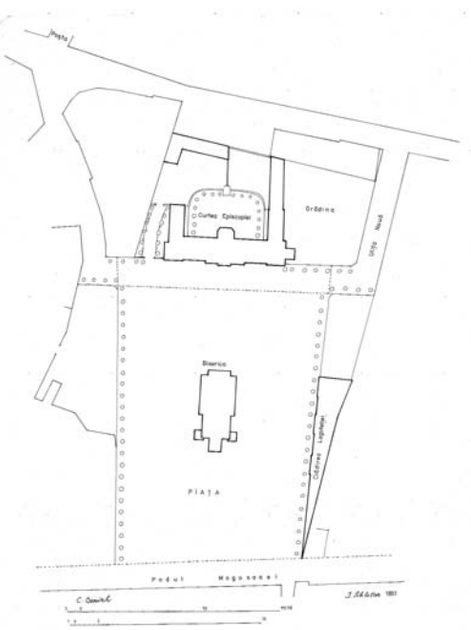
Statului face cunoscută aprobarea Domnitorului, pentru suma de 4466 lei. Problema acestei piețe este reluată abia în 1857, când arhitectul Capitalei, Gaetan Burelli, face și el un raport arătând starea proastă în care se află prezentând proiectul pentru pavarea ei și a străzilor laterale, pentru care primește aprobația cerută.
În anul 1861, membrii Consiliului Municipal (Bolliac, Melic, Berindei, Popescu) pun în discuție situația faptului că trebuie făcut acum și pavajul pe strada dintre Piața Sf. Anton și Curtea Veche...26).

Piața metohului Episcopiei Râmnicului.
Față de Raportul Departamentului Credinții din 29 martie 1850, se pune în vedere arhitectului mănăstiresc Ioan Schlatter să ridice planul în privința pieții ce este a se întocmi la metohul Episcopiei Râmnicului, unde de mai multă vreme se desfășoară lucrări de refacere din nou a bisericii și trebuie să se construiască și un palat episcopal.
Rezultă că, în final, se cere dărâmarea clădirilor celor vechi și înființarea pieței proiectate "cât mai fără zăbavă"; din demolări să se facă umplutura locurilor mai joase, cu nivelație și să se aștearnă caldarâm pe acea parte a pieții; cealaltă parte se va pava odată cu facerea noilor clădiri proiectate. Se face și observația că s-ar putea deschide o comunicație cu ulița despre Poșta Veche, nu numai pe partea stângă a pieții, ci și pe dreapta. Schlatter, arhitectul Departamentului Credinții, și contracciul execuției, arhitectul Hartel sunt chemați să pună în ordine evidența lucrărilor, cu tot ce s-a făcut până atunci și ce anume a mai rămas de executat.
Deocamdată orice lucrare încetează.
Continuă însă lucrările de definitivare a formei pieței, cu facerea bordurilor și a caldarâmului. Alexandru Orăscu, inginerul drumurilor din Capitală este însărcinat chiar din anul 1851 cu trasarea uliței de legătură dintre podul Mogoșoaiei și cea a Poștei, spre a putea umbla trăsurile cu înlesnire și fără risc.
S-ar părea că proiectantul și executantul lucrărilor de refacerea bisericii metohului Episcopiei nu au fost în măsură să prezinte o situație clară, așa cum se cerea, și deschiderea șantierului întârzie mereu, totul rămânând în părăsire. Terenul respectiv numai în 3-4 ani ajunge să devină loc de depozitarea gunoaielor și nici un fel de vorbă de refacere a bisericii...
Prin anii 1856-1857, se reia seria de proiecte de amenajare a acestei piețe, în paralel cu amenajarea celei de la biserica Sf. Gheorghe, avansându-se și ideea transformării întregului spațui într-o grădină, întreaga problemă intrând în atenția directă a inginerului Alexandru Orăscu. Urma numai să fie marcat locul bisericii cu un monument27).
Nu se păstrează majoritatea planurilor la care se face referire mai sus și studiul lor conduce la concluzii destul de interesante. Putem înțelege că s-au prezentat două variante de amenajare a pieții, cu refacerea bisericii și ridicarea unor corpuri de clădiri pentru Palatul Episcopiei și sediul Departamentului Credinței, lucrări la care este asociat lui Schlatter și arhitectul Montbach. Acestora se adaugă și varianta lui Orăscu, invitat să deschidă strada amintită.
Ni se păstrează și planurile tehnice de refacere a bisericii, precum și două planșe cu amenajările peisagistice propuse, una dintre ele semnată de arhitectul Giesel.
Se cade să amintim că programul inițial de organizare a acestei piețe și stabilirea lucrărilor de restaurare a bisericii metohului Episcopiei Râmnicului, cu evaluările respective a fost elaborat inițial de către arhitectul Hefft și modificat pe parcurs în

Proiect pentru piața Episcopiei Râmnicului, I. Schlatter, 1851

Proiect pentru refacerea bisericii Episcopiei Râmnicului, fațada principală, anul 1853; arhitect I.Schlatter





proiectele lor de Schlatter, Montbach și Freiwald, proiecte pe care la timpul cuvenit Comisia Tehnică și le-a însușit, cu unele recomandări. Nu s-au ivit obiecții nici împotriva plasticii arhitecturale în stil "neogotic englezesc", cu panouri de tencuială, profile din piatră de Rusciuc și elemente decorative din migmă de piatră...
Obiecții se ivesc numai din partea Episcopiei Râmnicului, și numai pe parcurs, reclamând o arhitectură într-un stil "curat bizantic", potrivit ritului ortodox...
Se știe că Alexandru Orescu prezintă în final și el un proiect pentru această lucrare, pe care Comisia Tehnică îl găsește "îndestul de bine combinat", dacă se vrea într-adevăr o biserică în stil ortodox...
În 1858 se reia întreaga problemă a acestei lucrări și părerea Comisiei Tehnice este ca în locul acestei biserici să se clădească un alt edificiu mai încăpător și mai analog cu importanța pieței...
Cunoaștem că pietrăria adusă de Oliva Italianul - 500 bucăți marmură - printr-un contract de aprovizionare din anul 1850, este luată pentru trebuințele Palatului Universității28), iar arhitectul Ministerului Cultelor face în 1865 un plan pentru un parc pe locul acestei biserici29).

Târgul Moșilor. Cortul Domnesc de la Moși și începutul unui program al Expozițiilor Naționale.
Târgul de vite și de furaje ținut pe locul unui obor cu ocol de vite avea loc în zilele de marți și de vineri. În afară însă de aceste două zile, se mai ținea și un târg special, cu o durată mai mare, la sfârșitul primăverii, purtând numele de "Moși". Cu prilejul acestui târg anual aveau loc sărbători la care participa însuși Domnitorul și suita sa de dregători.
Tocmai pentru aceste sărbători se ridica "Cortul Domnesc" unde avea loc ceremonia, cântau tarafurile de lăutari și jucau călușarii...

Alexandru Ioan Cuza a intenționat să transforme acest târg al Moșilor cu Sărbătoarea Națională a Moșilor într-o "Expoziție Națională". Un proiect de lege, nedatat (se pare de prin 1862), prevedea că "Sărbătoarea Națională a Moșilor" devine pe viitor și o expoziție națională de producție și succesuri indigene din toată România, în arte, industrie, manufactură țărănească, agricultură, creștere de vite, întreceri sportive etc.
Acest anteproiect de lege s-ar putea crede că stă la baza Decretului din 1864, care viza mutarea mai întâi a Târgului de la Moși, aflat pe o moșie particulară, pe moșia statului de la Cotroceni...

Pentru mobilarea cortului de la Moși. Bâlciurile Capitalei.
Prilejuit de deschiderea Târgului de la Moși întotdeauna avea grijă de curățirea terenului și așternerea lui cu nisip în vederea înființării corturilor cerute, precum și dregerea drumurilor pe care se comunică la el cu trăsurile. Tot așa se cară acolo frunză pentru umbrarele ce se fac pe lângă aceste corturi.
Trebuie să amintim că pentru ținerea bâlciurilor de pretutindeni, pe aceste terenuri se aflau totdeauna "barace" anume făcute de proprietarii bâlciurilor, iar dacă totuși asemenea barace nu se aflau, târgoveții interesați trebuiau să-și ridice corturi, zise și "perdele", pentru adăpostirea mărfurilor sau pentru petreceri.
Deschiderea târgului de la Moși, la data de 24 iunie, era precedată de o ceremonie cu totul deosebită, "spre înaltă solemnitate", la care participa însuși Domnitorul cu invitații săi, având loc și o "tratație" însoțită, "după vechiul obicei", de o serbare națională, cu lăutari, orchestră, muzică militară, jocuri de călușari etc.
Cortul rezervat Domnitorului și invitaților săi era o lucrare pretențioasă, extrem de costisitoare și după încheierea târgului trebuia ridicat și păstrat în bună stare, pentru

o nouă întrebuințare.
Pentru anul 1850, de pildă, prin înalt Ofis Domnesc se slobod 600 galbeni pentur pregătirea cortului și tratamentul trebuincios la Bâlciul Moșilor.
Pentru prefacerea cortului de la Moși, din anul 1855, vedem că se cer printre altele, aducerea a 50 canapele, o masă pentru a fi așezată înaintea Măriei Sale, 80 foteluri, două jețuri (pentru Măria Sa și pentru Doamna) cinci oglinzi și 40 scaune din cele de la Teatru, 100 ghivece de flori etc.
Pentru Serbarea Națională de la Târgul Moșilor din anul 1857 ni se păstrează listele de materiale întrebuințate și notele de plată ale lucrărilor efectuate.
Întreg ansamblul este împodobit cu piese de mobilier închiriat așezate pe o podea ceruită, cu vase și ghirlande de flori, lămpi de iluminare festivă a interiorului, precum și cu 24 steaguri înălțate pe 24 vergele.
Participă la această ceremonie și Fialcovski pentru organizarea bufetului, Ulrich Hofmann directorul Grădinilor publice, cu decorarea pavilionului Bist (Wiest), artistul cu orchestra sa, Ioan Zonca starostele muzicii ștabului, Niță Drăgoi starostele muzicii regimentului, Jak cu eclerarea cu lampioane, Teodor Mehedințeanu cu eclerarea cu lămpi mari, Bossel cu chiria mobilierului ș.a.m.d.
La această ceremonie se desfac totodată și 60 butelii de șampanie.
Își aduc aportul la această serbare, alături de o formație de lăutari (plătită cu 100 lei) și o echipă de călușari adusă dintr-un sat din județul Ilfov (plătită cu 131 lei și 20 parale) 30).
La începutul deceniului al șaptelea al secolului trecut, Ministerul Agriculturii, Comerțului, Industriei și Construcțiilor, cu ordinul nr 10717/1863, cere strămutarea târgului de săptămână al oborului și bâlciului moșilor de pe moșia Colentina pe Câmpia Cotrocenilor.
Consiliul Municipal răspunde că este mai bine a se înființa un alt obor, cu zile de târg marțea și vinerea, oborul actual din Târgul de Afară rămânând în ființă, cu zile de târg miercurea și sâmbăta. Tocmai în acest sens apare și Decretul nr. 18 din 13 februarie 1864, semnat de Alexandru Ioan, autorizând înființarea noului târg de obor la Cotroceni.
Dar, la o cercetare de detaliu se constată că terenul în cauză este insuficient și inginerii însărcinați cu împărțirea terenului propun ca acest târg să se așeze la Văcărești, în fața mănăstirii. și propunerea aceasta cade întrucât prin Decret se nominalizează terenul de la Cotroceni. Cum îndată intervine și schimbarea de domnitor, se primește dispoziție ca să se suspende hotărârea luată, precizându-se că s-a decis ca târgul moșilor să rămână pe moșia Colentina.
Problema acestui târg se reia, totuși, și chiar în cursul anului 1864 se hotărește ca Târgul Moșilor să se așeze pe moșia statului dintre Bariera Spirea și Calița. Nici pe acest loc se vede că nu se poate face strămutarea dorită, deoarece aici este hotărât a se face o Expozițiune de produse agricole și de industrie. Se prezintă atunci un proiect pentur înființarea unui târg săptămânal, cu bâlciul moșilor, expozițiune agricolă și industrială și cu organizarea unei curse de cai pe câmpul dintre Dealul Spirea și Calița31).

PENTRU DESCHIDEREA UNUI BULEVARD CU ÎNCEPERE DIN COLȚEI PE DINAINTEA ACADEMIEI, TRECÂND PE LÂNGĂ SĂRINDAR ȘI PÂNĂ ÎN STRADA BREZOIANU,

CU O GRĂDINĂ ÎN JURUL MĂNĂSTIRII SĂRINDAR, CUM ȘI PENTRU RECTIFICAREA CURSULUI DÂMBOVIȚEI DE LA COTUL BONTESII PÂNĂ LA PODUL PALICIU. ALTE LUCRĂRII DE CORECTARE A TRASEULUI STRADAL AL BUCUREȘTILOR

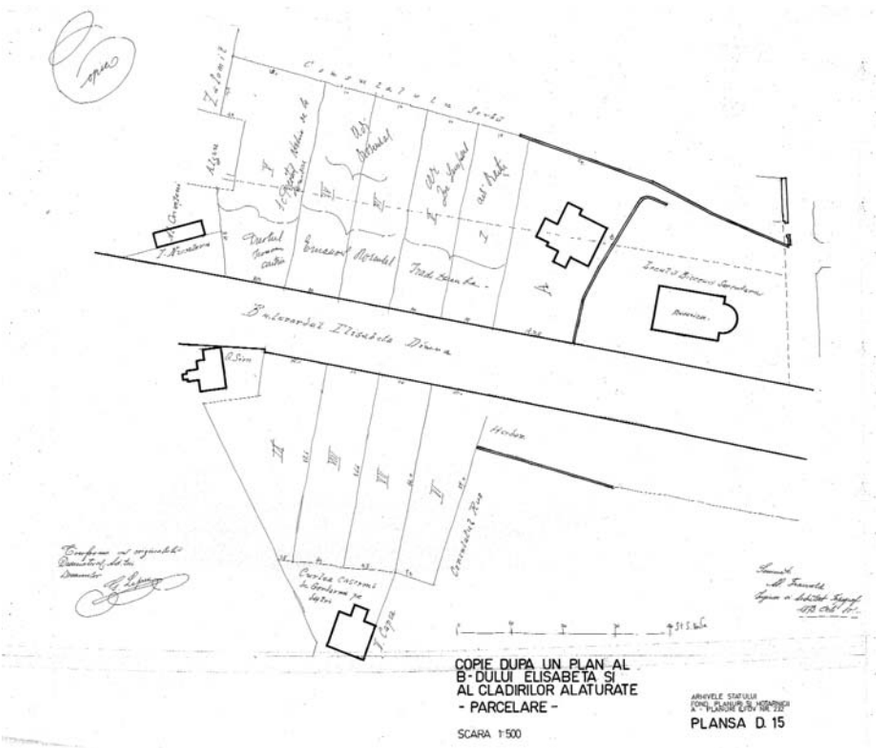
Printr-o dispoziție adresată arhitectului Cusnovschi, la 13 august 1864, Administrația orașului București își arată preocupările asupra înfrumusețării Capitalei, între altele și prin deschiderea unui bulevard de 15 m (împreună cu trotuarul) începând din strada Colței, trecând pe dinaintea Academiei și pe lângă Sărindar, spre a răspunde în Brezoianu, cu o grădină în jurul mănăstirii Sărindar.
Cu acest prilej, prin înfrumusețarea uneia din cele mai importante părți ale Bucureștilor, se extermină apele cu băltesc mai totdeauna în grădinile particulare situate mai la vale de Sărindar care atacă salubritatea publică, prin infectarea aerului.
Se transmite cu acest prilej arhitectului Cusnovschi planul de situație cu proprietățile statului, invitându-l să se ocupe de îndată de alcătuirea a două proiecte de realizarea celor cerute, și anume:
Se consideră că proprietățile de stat trebuie vândute la particulari, pentru a se înființa clădiri pe ele. Planul existent fiind vechi, urmează a se completa cu clădirile realizate între timp.
Ministerul Agriculturii invită și el pe inginerul Tetoianu să ia legătura cu arhitectul șef al orașului și să se studieze:
- deschiderea unui bulevard pe lângă Sărindar, prin curtea Academiei, până la Colțea
- deschiderea Grădinii Filaret
- Piața Episcopiei
- Piețele Stavropoleos și cea din față, în locul rămas gol prin dărâmarea zidurilor din fața bisericii Zlătari

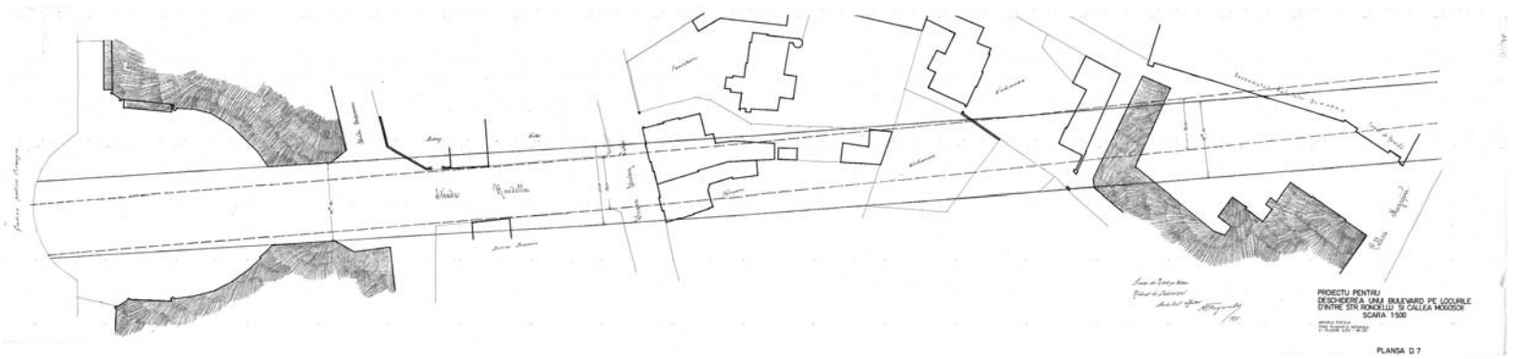
Se cere să se dreseze un anteproiect pentru deschiderea bulevardului de la Sărindar și să se prezinte o estimație pentru clădirile ce se expropriară.
La 4 ianuarie 1865, se prezintă Directorului general al Agriculturii și Lucrărilor Publice proiectul pentru bulevardul propus și realizarea unei grădini a Sărindarului legată de cea a Cișmigiului.
Se precizează totodată că bulevardul proiectat de 20 m lărgime, prin prelungire, traversând Calea Moșilor, poate ieși la Bariera Iancului, cu o lungime totală de 3000 m.
Tot așa, se arată că locurile de la acest bulevard ce se vor vinde la particulari sunt suficiente pentru acoperirea costului grădinii și înfrumusețării cerute, lucrări care se estimează la 4600 galbeni, în această sumă incluzându-se și piața din fața Academiei.
Consiliul Lucrărilor Publice consideră că trebuie pusă problema prelungirii acestei străzi în ambele părți; la răsărit să meargă până la Bariera Iancului, iar în partea de apus în cotul Dâmboviței, și de acolo, deviată către nord, spre Podul Paliciu. De la Cotul Bontaș spre Paliciu deschiderea acestei străzi se va combina cu canalizarea Dâmboviței.
Lărgimea străzii proiectată va fi de 30 metri, din care 15 pentru șosea și 15 rezervați ambelor trotuare.
Spre însănătoșirea locurilor cuprinse între strada Brezoianu și strada Mogoșoaiei se va deschide o stradă de 20 m, transversală străzii sus citată și limitată de o parte de piața din dosul teatrului și de alta în piața din capul podului Fântânilor.
La încrucișarea acestor străzi proiectate se va face o piață, împrejurul căreia, precum și lateral se va divide pământul în loturi, spre a se face clădiri particulare.
În acest sens se cere un anteproiect, însoțit de un plan de situație cu locurile de expropriat, precum și o evaluare sumară.
Tocmai în sensul acestui aviz se prezintă la 23 ianuarie 1865 Proiectul de Lege de declarare ca lucrare de utilitate publică rectificarea cursului Dâmboviței, combinându-se această intervenție cu deschiderea unei străzi pe locul din vale al Sărindarului, până în dreptul pompelor de alimentare.
Pentru înființarea de cheiuri pe Dâmbovița pe partea de oraș, mai sus de Podul Mihai Vodă, urmează să apară un proiect de lege

Bucureşti, Capitala României, scara 1.300 paşi, de D.Pappasoglu, lucrătoru Ambrosiu Petru, 1871, detaliu cu Academia, Palatul şuţu, Colţea

Planul trasării Bulevardului Elisabeta; clădirile existente, parcelarea imprimată, poziția bisericii Sărindar, 1873, Al. Fraivold, inginer și arhitect topograf - Ilfov 232

Proiect pentru deschiderea unui boulevard pe locurile dintre str. Rondellu și Calea Mogoșoaiei, 1875

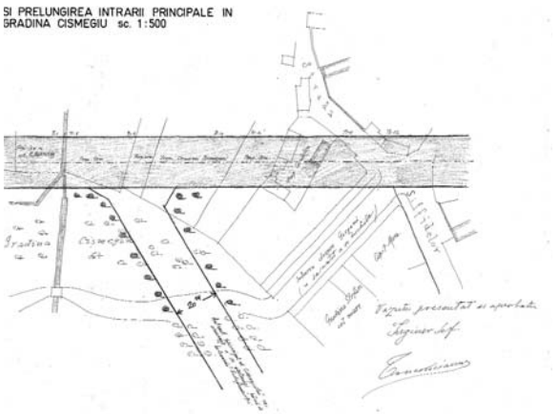




separat.
Legat de trasarea acestui bulevard se pune problema proiectării unui Palat Administrativ pe una din lateralele sale în care să se concentreze toate ministerele, lucrare care se încredințează arhitectului Tabai.
Arhitectul Burelli este și el invitat să sisteze îndată toate lucrările aflate în sarcina sa pentru restaurarea Sărindarului.
Tot arhitectului Tabai i se cere să prezinte cât mai urgent și proiectul pentru un palat al Prefecturii Capitalei32.

Pentru prelungirea Bulevardului Elisabeta Doamna.
În 1878, Primăria dorește prelungirea Bulevardului Elisabeta Doamna până în Gorgani; se cere a se ceda pentru aceasta terenul aflat în cale, din pepiniera grădinii Cișmigiu, având în vedere pe lângă înfrumusețarea orașului și deschiderea unei artere de comunicație cu centrul.
Se cere să se dreseze în acest scop un plan de situație al terenului necesar bulevardului, cu locul ce urmează a se lua din partea Lucrărilor Publice, în suprafață de 985 mp.
Prin Jurnalul Consiliului de Miniștri din 6 noiembrie 1878 se încuviințează Proiectul de lege prezentat, pentru realizarea unei lucrări de utilitate publică.

Vânzări de locuri ale Primăriei pentru plata datoriei.
La un bilanț al anului 1850 se constată că cheltuielile depășesc veniturile orașului; se hotărăște atunci să se pună în vânzare unele locuri. Terenurile trebuie să se împartă după plan și să se marcheze cu țăruși poziția locului și numerotației lor.
Unele locuri sunt cumpărătură a Sfatului pentru diferite trebuințe - crearea de piețe sau străpungeri de străzi - și se pune problema dacă trebuie vândute.
Din această perioadă datează lotizări pentru locuri din ulițele Șerban Vodă și Gorgani, Piața Sf. Vineri, Strada Belvedere, cele două stradele ale Pieții Sf. Gheorghe Nou, vânzarea vechii cazarme de la Beilic etc.
în 1862 Consiliul Municipal pune în vânzare o stradelă dintre proprietatea Dnei Sultana Malacu și N. Gherasim. Se vând prin licitație și 9 locuri din Piața Sf. Gheorghe, ca și un loc public pe stradela Dorobănția. Se pune în vânzare și stradela ce începe din strada Zborului și răspunde lângă biserica Vergului, precum și stradela dintre proprietățile Dlui Ghica și C. Movilă din strada Cuadranul.
în 1873 se vinde Societății Equestre locul din apropierea Poștii Vechi pentru a se construi acolo un circ. Societatea nu plătește locul și nici nu vrea să termine lucrarea în timpul cel mai scurt, construcție ridicată numai până la fața solului.
În 1881 au loc vânzări la licitație de locuri depărtare de centru, nefolositoare comunei, cu baltacuri etc. Se vând astfel de locuri pe strada Elisei nr. 15, colțul dintre străzile Traian și Vulturul33.
Pentru crearea unei case a lucrărilor orașului București. între anii 1865-1870, se fac demersuri pentru a se institui "Casa Lucrărilor Orașului București", care să asigure din timp mijloace care să facă față cheltuielilor pentru întocmirea unui plan general al orașului și pentru efectuarea exproprierilor necesare aplicării lui...
I se cere Primăriei ca în termen de 5 ani să prezinte guvernului un plan general al orașului, să fixeze alinierile și nivelmentul după care se va clădi, să indice deschiderile noi de străzi, piețe etc., plan care odată ce se va aproba de guvern, de Consiliul de Miniștri și prin Decret, nu se va mai putea schimba decât prin Lege.
În temeiul acestui cadru se va putea trece la facerea de alinieri, suprimări de străzi sau porțiuni nefolositoare etc.
Se cere astfel crearea unui fond pentru finanțarea lucrărilor urgente, depus la Casa



Planul străpungerii bulervardul Independenței și prelungirea intrării principale în grădina Cișmigiu, sc. 1/500 - interne și administrative 156/1881, f. 115 - ing. Tauriceanu

de Economii, cu folosirea dobânzilor-cont, fond care să se lichideze în decurs de 10 ani.

Îmbunătățirea străzilor nepavate și facerea de șosele. Alinieri și construcții de străzi.

La jumătatea secolului trecut București sunt pe cale să-și definitiveze o structură stradală unitară, înscrisă perimetrului trasat de bulevardul de centură. Acea acțiune de corectare și de lărgire a străzilor, de închideri de uliţe nefolositoare sau de deschidere a altora noi, continuă.

Se cere ca toate aceste străzi să-și dobândească fronturi continui, fără locuri virane, cu canalizare; se ajunge la concluzia că împrejmuirile este bine să nu se facă din zidărie, pentru a se putea opera mai cu ușurință eventualele înlinieri. În anul 1863 se studiază introducerea unui nou sistem pentru pavarea Capitalei, după propunerea lui Falachini Zefirino din Viena, cu firma sa specializată în lucrări de străzi și șosele, căi ferate etc...

Luis Schondorf prezintă și el o ofertă (și un proiect) pentru îmbunătățirea pavelelor și trotuarelor din Capitală. Tocmai pe acest temei, cu numai un an mai târziu, în 1864, se va începe pavarea Podului Mogoșoaiei cu gresie și granit adus tocmai din Scoția, din Italia și Austria.

La începutul celui de-al șaptelea deceniu se arată ca nepavate o serie de străzi importante ca: Popa Soare, Orghidan, Oboru Vechi, Zece Mese, Olari, Mecet, Vardianu, Sf. ștefan, Herășescu, Vergu, Popișteanu, Bobescu, Dudești, Zugravu, Fauru, Școala, Sinagoga, Bădulescu, Lucaci, Ciutaru, dacă ne rezumăm numai la citarea situației din sectorul culoarei negru34.

Lucrările de pavare cerute de locuitori sunt o povară mare pe umerii municipalității angajată într-un program atent urmărit de realizarea de drumuri și șosele sistematice, unele cu caracter local, altele artere de legătură, sau care se înscriu Bulevardului de Centură etc. Sunt multe străzi ca aceea numită a "Telegrafului", ce merge pe sub dealul Mitropoliei până la aceea numită Bibescu, pentru care se arată - în anul 1861 - că trebuie îmbunătățită întrucât pe ea se află multe nepotrivirii: se răstoarnă trăsurile, trebuie refăcut pavajul etc35).

Proprietarii străzii Vaselor cer să li se lărgească și să li se paveze ulița, cu începere din a Moșilor și merge în Obor printr-o portiță; precum și deschiderea unei bariere, cu local de barieră; dar pentru această lucrare trebuie să se strămute chiar Târgul Oborului pe Câmpul Moșilor36).

În ultimul pătrar al secolului problema alinierii străzilor, a definitivării traseului și modernizării lor se pune în mod și mai hotărât datorită faptului că la această dată se constituise deja un punct de vedere de ansamblu privind sistematizarea Capitalei.

În 1875, Primarul Comunei București prezintă Ministerului de Interne cu adresa nr 3665 un Regulament pentru construcțiile și alinierile din Capitală, regulament votat și aprobat de Consiliul Comunal, cerându-se și asentimentul acestui for.

În sensul acestei preocupări se înscrie și acea hotărâre a Consiliului Comunal de la 20 septembrie 1878, de a se schimba nomenclatura străzilor din București, după cum urmează: Strada Mogoșoaia se va numi Calea Victoriei; Strada Herăstrău - Dorobanților; Calea Vergului - Călărașilor; Strada Târgoviștei - Griviței; Strada Belvedere - Plevna; Calea Craiovei - Calea Rahovei; Strada Germană - Smârdan Strada Spirei - 13 Septembrie; Strada Filaret - 11 Iunie; Bulevardul Brezoianu, Cotroceni - Bd. Independenței37).

În 1881, Consiliul Comunal aprobă proiectele pentru alinierea următoarelor străzi: Lustrului, Palestina, Vaselor, Luminii, Pitagora, Minervei, Biserica Alexe, Agiula, Modestiei, Lucaci, Colțea, Batiște, Sf. Apostoli.

Tot în 1881 se încuviințează și alinierile prevăzute în proiectele pentru străzile:

Sf. Ion Nicu, cu lărgime de 10 m, începând din strada patria până în Negru Vodă; Strada Libertății, de 10 m, începând din strada 11 iunie până la Calea Rahovei; Strada Vămei, de 10 m, din strada Clemenței până la strada Colței; Calea Văcărești, 12 m, din Sf. Vineri până în strada Radu Vodă; Strada Potcovari și Lăutari, de 8 m.
În cadrul aceleiași măsuri, se proiectează și alinierea străzilor:Manea Brutaru, de 12 m lărgime; Pantelimon, de 12 m; Mărcuța, de 12 m; Smârdan, de 12 m; Salvatorul, de 12 m; Leon Vodă, de 10 m; Fundătura Făurarului; Strada Mosci; Strada Sanțului, de 8 și 12 m.
În același timp se supun retragerii, cu toată împotrivirea manifestată, și casele de la Oțelul Legațiunii Ruse de pe Calea Victoriei; se cere oprirea imediată a reparațiilor acestei case, începute fără aprobarea conformă Regulamentului pentru Construcții din București și pedepsirea meșterilor contractanți, care lucrează aici fără permisiune.
Medicul șef al Capitalei și locuitorii cer închiderea în interesul salubrității orașului, a locului stradelei dintre strada Sfinți și Polonă etc.
Dispozițiile Primăriei nu îngăduie excepții la regimul reparațiilor sau supraetajărilor pentru toate imobilele hotărâte retragerii sau desființării lor în viitor.
Alinierea str. Victoria, în jurul Hotelului de Franța, impune și pentru această proprietate o corectură cuprinsă între str. Victoria, Plevna și Ulicioară, astfel încât să se urmărească linia roșie trasată pe plan.
Pentru realizarea prelungirii Bulevardului se aprobă închiderea intrării vechi a Cișmigiului despre strada Silfidelor, cu unele exproprieri și vânzări de terenuri. Se hotărește totodată înființarea unei alte intrări în direcțiunea Bulevardului Mare, conform schiței.
Se propune un Proiect de Lege prin care se cere tuturor proprietarilor de locuri virane din Capitală să le îngrădească; locurile neîngrijite urmau să se împrejmuiască de către Primărie, în contul proprietarilor.
Semnificative anvergurii acestei acțiuni de sistematizare a Bucureștilor din perioada de sfârșit de veac sunt și alinierile proiectate în perioada 1878-1888, pentru străzile: Caimata, de 10 m lărgime; Sfinți, de 10 m; Popa Nann (două părți), de 10 m; Popa Cosma, cu începere din Calea Victoriei, până la Romană, de 10 m, până în dreptul casei Crețulescu, iar de aici încolo de 14 m; Strada Israelită, de 8 m; Strada Ioan, de 12 m; Dobroteasa, de 10 m, din Văcărești, până în Strada Rădulescu; Grațioasa, de 10 m; Strada Municipală și Mitropolia, formând o singură stradă; Strada Uzinei de Gaz, începând din sus de Filaret, până în strada Olimpului; Strada Horei, de 12 m; Strada Olari, începând din Calea Moși și continuând până în Bulevardul Oborului de Cai, de 12 m; din Moși până la Lucaci de 14 m; din Lunei până în strada Traian, de 12 m.
Corectările urmărite continuă apoi, până în pragul secolului al XX-lea, conform prevederilor din schițele definitivate pe parcurs din planul de sistematizare al orașului. Din lipsă de fonduri pentru exproprieri, adesea rectificările se fac etapizat, odată pentru latura numerelor cu soț și apoi acelor fără soț, ca circulația să fie cât mai puțin stânjenită. Sunt și străzi care reclamă o lărgire mult sporită față de deschiderile obișnuite, legat tocmai de realizarea unei comunicații normale în anumite puncte. Modificarea străzii Clopotari, pe partea cuprinsă între Calea Victoriei și Puțu de Piatră, lărgită de la 12 m la 18,50m, conform Decretului Regal 2819/1888, este tocmai un exemplu de acest fel. Semnificativă rămâne din acest punct de vedere și lărgirea străzii Bazaca la 14 m în loc de 10 m cât se stabilise inițial întrucât este o legătură de mare importanță dintre str. Halelor cu răspântia străzilor Carol și Calea Moșilor, toate artere de activă circulație38).

PENTRU CURĂȚENIA CAPITALEI

Chibzuirea măsurilor de curățenie a Capitalei figura în cadrul unor preocupări legate strâns de apărarea sănătății publice. Doctorii de la "culori" împreună cu arhitectul orașului alcătuiau o comisie care stabilea totdeauna planul de măsuri imediate. În anul 1856 această comisie a doctorilor de la "culori" se înlocuiește cu un comitet sanitar, care se îngrijește de protecția sănătății pe întreg Principatul țării Românești.
Raportul înaintat către Măria Sa propunea ca din acest comitet să facă parte:
- mădularele sfatului orașului
- șeful poliției
- vornicul orașului
- protomedicul
- un alt doctor hotărât de Măria Sa

Se cerea ca acest comitet să-și aibă regulat ședințele sale în sediul Sfatului Orășenesc cel puțin de două ori pe lună, chibzuind asupra mijloacelor și măsurilor de pus în lucrare, în acord cu starea Capitalei.
Încă din începuturile sale, Comitetul Sanitar întocmește o analiză a situației Bucureștilor, cu referiri la nocivitățile din fabricile de tăbăcării și argăseală, lumânări de seu etc. Raportul citează gradul de nocivitate al stabilimentelor după clasarea făcută de "Raportul Institutului Franței de la 13 septembrie 1810", împărțindu-le în trei clase:
I. Stabilimente ce trebuie să se îndepărteze din zonele locuite (argăsătorii, săpunăriile, lumânările, pescăriile, fabricile de scrobeală, povernele de cereale, tăierea vitelor).
II. Stabilimente a căror îndepărtare nu este neapărat impusă până nu se constată că și ele sunt nocive (cojocăriile, curelăruiile, filaturile de mătase, berăriile, distilăriile, uleeriile).
III. Stabilimente care pot funcționa fără a produce nici un fel de nocivitate, dar sub supravegherea poliției (boiangeriile, vopsitoriile de piei, lânăriile, măcelăriile).
Se citează în cazul Bucureștilor putoarea proverbială din mahalaua tabacilor, situația lumânăriei din mahalaua Visarion, unde se află și o povarnă cu borhot de cereale etc.
Partea a II-a a acestui raport tratează despre ulițe, piețe, despre gunoi, eleștee, umblători, morminte.
Starea ulițelor este considerată nevrednică de un oraș civilizat; toate ulițele se umplu cu noroi, se prefac în locuri de emanații miasmatice, fără a aminti de acele deversări ale grajdurilor.
Raportul cheamă guvernul de "denadinsul" să stârnească toate batacele, prin așternerea de piatră și facerea de canalizare; ulițele și târgurile să se curețe des, noroiul îngrămădit să se ridice pe toată ziua, iar praful să se mătură și să se ridice imediat.
Eleșteele: să se stârpească bălțile din Capitală și din jurul orașului. Balta Herăstrău (cu mirosurile sale aduse de vânt în oraș) ar trebui să se îmbunătățească, așa cum s-a făcut cu Cișmigiul, asigurându-se scurgerea convenabilă a apelor și plantarea de arbori de protecție deși și stufoși.
Umblătorile: sistemul curgerii umblătorilor este defectuos; umblătorile de pe malul gârlei să se desființeze, iar cele aflate departe de gârlă să fie făcută după reguli igienice.
Dâmbovița: Malurile râului se vor îmbunătăți într-un chip sistematic, ca să nu mai servească ca depozit de gunoi; apa acestui râu a devenit vătămătoare și improprie de băut.
Morminte: în Capitală morții se îngroapă în biserici și în curțile lor, un exemplu remarcabil al neputinței despre noțiunile cele mai elementare ale igienei. Se cere a se înființa cimitire afară din oraș, unde nici o locuință să nu fie mai cu apropiere de una sută metri.
Comisia cere prin acest raport întocmit la 8 mai 1856 să se alcătuiască un Comitet permanent de igienă și salubritate, alcătuit din oameni competenți, care să se ocupe în detaliu de problemele amintite.
Prima ședință a Comitetului are loc la 12

iunie 1856, discutându-se Regulamentul asupra sănătății, înfrumusețării și a bunei orânduieli în Capitală, hotărându-se:
- tăierea afară din Capitală a vitelor
- mutarea pescăriilor
- înființarea cimitirelor.
Se discută problema de unde s-ar putea procura fonduri pentru cumpărarea terenurilor ce trebuiesc pentru încă alte cimitire.
A doua ședință ia în dezbatere regulamentul înfrumusețării, chibzuind să se acorde fabricanților de săpun și lumânări un termen până la 23 aprilie 1858 ca să-și găsească locuri în jocul morilor de la Foișor, unde să-și clădească instalațiile lor.
Pentru argăsătorii și fabrici de scrobeală, ca și pentru povernele de cereale, se acordă un termen până la sfârșitul lunii mai a anului 1857, spre a se strămuta afară din oraș și îndepărtat de drumurile mari.
În ședința a treia se discută situația stabilimentelor care nu este nevoie să fie scoase afară din oraș, dar trebuie atent supravegheate.
Se elaborează totodată o lucrare tratând despre măsurile de salubritate recomandate de igiena publică39).

Construirea unui canal pe sub strada Mogoșoaia de la barieră până în râul Dâmbovița, lângă Piața Sf. Ion.
Pe ulița Știrbei Vodă, vis a vis de Dimitrie Baiarolu se află un canal ce trece prin proprietatea D. Schlatler și intră în lacul Cișmigiu, slujind cândva de scurgerea apelor de ploaie de pe ulițele: Fântâna Boului, Ulița Luterană, Bossehi, Villacrosse și Știrbei Vodă. De la început acesta a fost un canal mic, încât abia putea primi apele de pe ulițe.
În 1854 pavajul de la Episcopie s-a lăsat mai jos și apele uliței Herăstrău au inundat locurile din împrejurimi și Grădina Cișmigiului, intrând în unele case.
În 1861 se propune să treacă acest canal pe Podul Mogoșoaiei, de la Cișmeaua Roșie până la Sf. Ioan asanându-se astfel și Cișmigiul, care a devenit un loc vătămător, noroios. Scapă astfel de bălțițe și strada Herăstrăului și aceia numită "Morminte Evreești".
Se cere lui Aminoșeanu să prezinte un anteproiect cu profilul longitudinal folosindu-se și planul din arhiva Ministerului; se vor așeza acum pavaje și trotuare noi.
O groapă pentru adunarea apelor se află și pe ulița Sf. Voievozi, în curtea școlii Militare, care fiind înfundată face ulița și maidanul și mai bălțoase...
Se face un proiect și pentru scurgerea apelor din strada Slătineanu, Filipescu și Popa Cosma, prin strada Sf. Voievozi, ducând până în Calea Târgoviștei40).
În anul 1876, în zona centrală a orașului existau canale subterane pe străzile Podul Mogoșoaiei, Strada Germană, Strada Colței, Strada Pensionatului, Strada Moși, Strada Episcopiei, Strada Clemenței.

Transportul prafului și al noroiului de pe strada Capitalei.
Starea "vadurilor sacagiilor" intra în atenția directă a Municipalității, întrucât apa râului Dâmbovița se întrebuința atât pentru udatul străzilor, cât și pentru consumul casnic.
Arhitectul orașului trebuia să se îngrijească ca totdeauna vadurile de luat apă să fie amenajate cu scări de coborâre la nivelul apei, prevăzute cu pavimente de caldarâmuri, parapete corespunzătoare și felinare.
Malurile râului se amenajau și ele cu tălpoaie, taraci și umplutură de pământ.
în zona centrală a orașului ne sunt cunoscute următoarele vaduri importante de sacagii:
- Vadul de la Curtea Veche
- Vadul de la Sf. Ioan Vechi
- Vadul de la Jicniță, de a cărui întreținere se îngrijea proprietarul de băi ovreiești
- Vadul de la Podul Beilicului
În anul 1850 cerințele de apă ale orașului și

nevoia udatului străzilor împotriva prafului sunt atât de stringente încât se pune problema ca această operațiune să se facă "după o sistemă nouă", ca în celelalte capitale europene. Inginerul Gilbert supune atunci un proiect de stropitul uliței Mogoșoaiei și șoseaua Kiseleff cu sacale prevăzute cu tulumbe cu țevi de pânză și udătoare alimentate de la niște puncte fixe41). Tot așa se prevede și udatul străzii Știrbei Vodă, la intrările principale de la Grădina Cișmigiu; nu este prevăzută și șoseaua Cotroceni, întrucât Domnitorul nu stă permanent acolo.
Se pune și problema evacuării gunoiului. Se știe că încă din anul 1842 se introduseseră în Capitală căruțele (carăle) cu două rate și cu cutie pe deasupra, pentru căratul gunoiului. Pe această cale se instituie un serviciu permanent al Municipalității care se îngrijește de ridicarea gunoiului și a prafului de pe uliți, măturatul pe cele mai întinse zone rămânând de fapt în seama proprietarilor. În vreme de iarnă se cere și înlăturarea zăpezii și a gheței.
În anul 860, Consiliul Municipal dă prin licitație curățirea străzilor din București lui Simion Stănescu. Contractul se face pentru 40 care folosite pentru noroi și praf.
Ofertantul se obligă să aibe care solide și ușoare pe care să se așeze tronurile ce i se vor da de Municipalitate, ținute în bună stare, lucrând astfel încât să nu se întrerupă circulația.
Chiar în cursul acelui an, pentru zăpada căzută se evaluează însă că vor trebui 1000 care pentru evacuarea ei timp de 15 zile. Tot așa se lucrează pentru evacuarea a 4000 stânjeni pătrați de gheață pe zi. Tăiatul gheței se operează dă către arestați, folosindu-se și concursul batalionului de geniu.
În cadrul măsurilor de salubritate a orașului din anul 1862 se ia hotărârea ca birjarii cătuțași să se strămute cu staționarea căruțelor lor de pe locul lui Niculescu din suburbia Răzvan, de pe strada Moșilor, mai spre marginea orașului42).

Aducerea unei mașini de curățit privatele.
Odată cu începutul celui de al șaptelea deceniu, chestiunea deșertării privatelor intră îndeaproape în atenția Consiliului Municipal, întrucât deșertătorii sunt ocupați și cu plugăritul.
Se cere a se introduce la București acel sistem de curățirea privatelor inventat de inginerul civil Denis Marrassich, sistem aplicat cu succes și la Buda. Un serviciu specializat, cu o instalație anume se ocupă de deșertarea latrinelor și desinfectarea lor, conținutul transportându-se în afara orașului fără nici un inconvenient, folosindu-se "mașina atmosferică".
Inginerul Marrassich se angajează să aducă în București 12 asemenea mașini cu trăsurile lor și accesoriile necesare, totul mânuit de personalul și caii serviciului său. Cere să i se dea pe durata de 15 ani, timpul afectat concesiunii sale, două terenuri de câte două hectare fiecare, unul pentru a clădi stabilimente impuse (grajduri pentru cai, șoproane și remize, o magazie), pentru prepararea substanțelor, iar celălalt pentru a se clădi o construcție unde din materialul depus se vor prepara pudretele ce se vor ambala și se vor expedia la concesionar în folosul său. Se precizează că toate instituțiile sunt obligate acum să folosească pentru această operație mașina Marrassich, cu prețul stabilit.
Întreprinderea respectivă se știe că își începe activitatea sub controlul Serviciului sanitar al Capitalei în anul 1862 43).

Cimitirile ca program arhitectural Regulamentul pentru înmormântări și Legea pentru cimitire.
La începutul perioadei regulamentare, în București sunt cunoscute următoarele cimitire:
- Cimitirul din streaja (bariera) Podului Mogoșoaiei, în afară:

- La Târgul-de-afară;
- La Podul de Pământ;
- în deal la Filaret;
- Pentru papiștași, în afară de straja Podului Mogoșoaiei;
- Pentru protestanți, tot la locul acesta;
- Pentru armeni, în afară de streaja Târgului-de-Afară, pe drumul Focșanilor;
- Pentru evrei, tot la locul acesta.

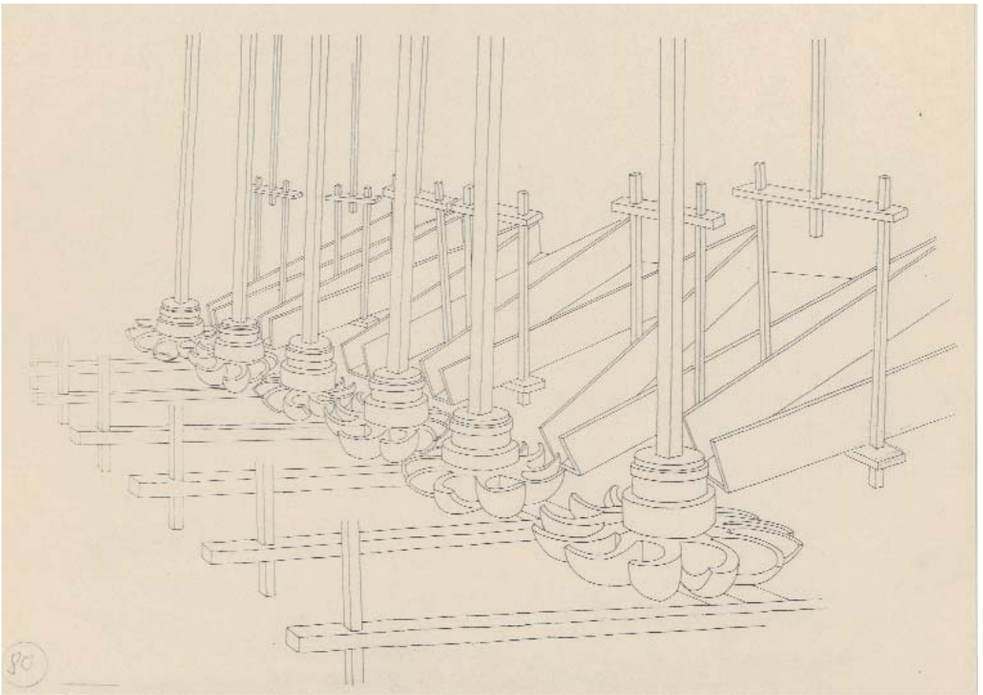
În 1851 a apărut Legiuirea pentru înmormântări în afară din oraș (articolele 25-50); Regulamentul de înfrumusețare reușește să impună măsura către jumătatea secolului ca terenurile lăsate libere în jurul bisericilor să fie folsite pentru corectarea traseelor stradale și înfrumusețarea orașului cu noi parcuri și grădini.
Cimitirul Bellu înființat în anii 1850-1851 se întemeiază prin grija Mitropoliei, care răscumpără tot domeniul Bellu, casele, grădina, plantațiile și toate terenurile din jur, pentru crearea unui cimitir al Capitalei în afara barierei din capătul uliței Șerban Vodă.
Amenajarea ansamblului acestui domeniu ca un parc unitar menit să devină un cimitir al Capitalei este însă o operă de durată, construindu-se aici și o biserică, care a funcționat până la ridicarea capelei actuale, purtând în începuturi chiar numele de "Mănăstirea Bellu".
Urmare a demersurilor Comitetului Sanitar, al Jurnalului ședinței din 12 iunie 1856 cu privire la înființarea a încă trei cimitire pentru orașul București, în anul 1859 apare acel Regulament de înmormântări.
În afara datelor generale privind sepultura și locurile ce-i sunt consacrate se fac precizări cu privire la transportul decedaților, clasificarea terenurilor de înmormântări, personalul cimitirelor, regimul declarării deceselor, efectuarea autopsiilor sau modul de îmbălsămare. Se interzic îngropările în biserici, temple, sinagogi, spitaluri sau capele publice. Toate cultele sunt obligate să aibe cimitirele lor, pe confesiuni.
Pentru cimitire se recomandă alegerea locurilor înalte, expuse la nord, închise cu șanț și împrejmuire înaltă, bogat plantate.
În București, unde se va termina acum cimitirul șerban Vodă, se vor construi alte trei cimitire.
Cimitirele rămase în afara acestui regulament urmează a se închide, până la expirarea a șapte ani de la ultima îngropare.
Toate strămutările de morminte se vor efectua numai după trecerea a celor șapte ani de la ultima îngropare etc.
La cimitirul Șerban Vodă, aflat în lucru, urmează a se planta copaci pe marginile aleilor ce au a se face aici după planurile arhitectului Gaetan Burelli; se cere a se însărcina grădinarul public să stabilească esențele arborilor decorativi44). Din alte note știm că de grădina cimitirului Bellu este însărcinat să se preocupe îndeaproape peisagistul Ulbricht Hoffmann, directorul grădinilor publice.
În anul 1864 apare Legea pentru cimitire și înmormântări. În termeni mai categorici, se reiau prevederile regulamentul pentru înmormântări, cu alte precizări de detaliu în plus.
Cimitirele actuale (din interiorul orașului) se vor menține 15 ani (afară de hotărârea de evacuare a lor), termen după care vor primi o altă destinație. Locurile lor se vor preface în piețe sau grădini publice, însă după strămutarea mormintelor.
Reglementările statornicite prin această lege fac deîndată să se desființeze cimitirele din jurul bisericilor și terenul lăsat liber să îngăduie corectarea traseelor stradale, realizarea de fronturi unitare etc45).
Am găsit cu cale să ne oprim asupra acestei legislații, întrucât prin ea se definește, totodată, apariția unui program arhitectural cu implicații de ordin major în fizionomia nouă a Bucureștilor, un program care va cultiva, în afara amenajărilor urbanistice, dezvoltarea artei funerare cu trăsăturile sale atât de personale pe care le înfățișează stilurile arhitecturii și sculpturii clasicizate sau neogotice de la sfârșitul secolului trecut.

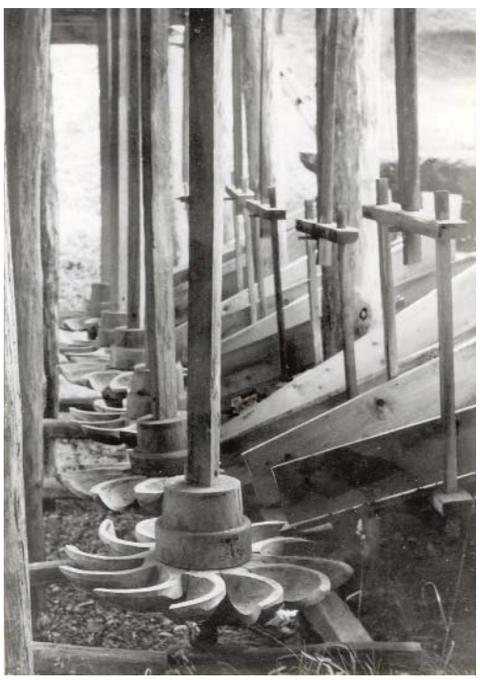
PROGRAME DE ARHITECTURĂ SPECIALIZATE

Încă prin tabela magistratului orașului București din 31 iulie 1833, înscris între îmbunătățirile ce au a se face figurează alături de repararea podurilor și a podișurilor și facerea a cinci foișoare de foc, facerea cișmelelor, a unui teatru, a unei grădini publice etc.
Problema podurilor ne rămâne în general necunoscută în afara locurilor unde au fost situate și a deselor refaceri la care mereu sunt supuse.
Tot așa, ne rămân necunoscute și toate acele turnuri și foișoare de foc sau de pază, prezente atât în centru, cât și în restul orașului.
În ce privește fântânile, situația își găsește o rezolvare prin aducerea în țară a inginerului idrotec Marsillon, căruia i se încredințează elaborarea unor proiecte de alimentare cu apă.
Facerea unui teatru la București este o problemă aparte, urmărită cu toată atenția ani de-a rândul.
Referitor la situația grădinilor publice, problema acestui program câștigă atâta importanță încât considerăm că trebuie tratată într-un capitol separat. Știm că începând cu deceniul al IV-lea al acestui secol s-au elaborat o serie de proiecte tip pentru stații de poștă, pentru magazii de rezervă, școli, case de sfat, localuri de subprefecturi sau pentru biserici.
După incendiul din 1847, care mistuie zona centrală a orașului București a apărut o legiuire de reglementare a regimului de construcție din Capitală; cu prevederi anume pentru clădirile făcute din nou și cele ce urmează a se repara. Unele dintre aceste prevederi repetă măsurile surprinse în Regulamentul pentru alinierea ulițelor, ca și prescripțiile privind regimul de construcție al povernelor sau al cuptoarelor de simigerie și al covăliilor, care trebuiau ridicate după planuri anume întocmite.
Știm că pentru aceasta, municipalitatea orașului București editează prescripții pentru regulile de urmat, înscrise pe formulare tip pentru fiecare sector în parte și difuzate odată cu autorizațiile de construcție, înscrise ca măsuri obligatorii, Dar tocmai aceste formulare-autorizație sunt luate ca model și de celelalte orașe46). Interesant este faptul că de respectarea acestor reguli de construcție sunt chemați să răspundă și meșterii lucrători împreună cu maimarbașa lor.

Povernele.
Una dintre acele ramuri industriale care cunoaște o largă răspândite în decursul secolului al XVIII-lea și începutul veacului următor o constituie fabricarea spiritului. Distileriile modeste de pretutindeni, concepute mai întâi sub forma unor cazane simple, sunt concurate treptat de instalații dezvoltate, de capacitate mare, montate în încăperi anume, articulate spațiilor de fermentare, cunoscute de obicei sub numele de poverne. în scurt timp ne aflăm în fața unui program arhitectural dintre cele mai frecvente în perimetrul orașului.
Despre povernele care lucrează în București, Dvornicia Mare arată în anul 1831 că sunt cu totul "necuviincioase", reprezentând o primejdie de foc și vătămătoare sănătății. Se cere ca aceste poverne să fie scoase în afara barierelor orașului.
Alături de povernele de rachiu și cele de ceară și seu, urmează a se scoate din oraș povernele de ulei, povernele de berărie și povernele de săpun. Covacii, caretașii, potcovarii, fierarii și căldărarii sunt obligați cu acest prilej să-și facă coșuri zdravene de zidărie și să fie înlăturate prăvăliile de lemn.
Preocupările față de situația povernelor intră în actualitate și în anul 1842, când o statistică anume întocmită arată că numărul acestora în Poliția Bucureștilor se ridică la 116. În această statistică se arată cum sunt clădite fiecare dintre aceste poverne, de câți ani datează, cu ce sunt

Zona: Abator - Foișor în planurile lui D.Papazoglu de la 1871 cu locurile de grădini și ale Livezii de duzi





învelite, cum sunt situate și câte cazane are fiecare.
Această evidență a servit ca temei stabilirii normelor de construcție a povernelor din anul 1843. Se orânduiește ca orice povarnă s-ar ridica de acum încolo să fie supusă Secției inginerești, interzicându-se cu desăvârșire construcția lor în sectorul culorii roșu. În celelalte sectoare se admite construcția acestor obiective cu respectarea anumitor condiții, legate de păstrarea unei zone libere în jur, clădirea să fie făcută din zidărie, cu încăperi boltite, învelite cu olane, cotlonul și coșurile de fum așezate în mijloc, nivelul pardoselii să fie totdeauna mai jos decât nivelul terenului cu o jumătate de stânjen, iar obloanele să se căptușească cu tablă de fier etc.
Știm că în anul 1853 ființau în București 48 de asemenea poverne și 32 cazane de rachiu, cele mai multe neîndeplinind însă condițiile de funcționare stabilite.
Ținându-se seama de incendiile petrecute, în anul 1955 se propune desființarea din Capitală a povernelor, "chirestegiilor și a covăceriilor", asemenea "fabricații" clădite după legi stabilite din anul 1844 să fie scoase afară din oraș; sunt opriți de a sălășui în oraș căldărarii și fabricanții de săpun și lumânări47).

Morile.
Începând cu al patrulea deceniu al secolului al XIX-lea, măcinișul devine o problemă tot mai grea pentru orașul București. Odată cu creșterea numărului morilor, cursul Dâmboviței devine tot mai insuficient, întocmai ca și cel al Colentinei și pentru a se face față cerințelor mereu crescânde se ia măsura construirii de mori cu atelaje și de vânt. Intra în acțiune în același timp și un sistem de gospodărirea apei Dâmboviței, ca să se asigure funcționarea cât mai firească a morilor de apă. Dar menținerea acestor mori cu zăgazuri tot mai mari barează cursul apei, se produc inundații mari pe zone întinse. Măcinișul acestor mori este totuși insuficient și Sfatul trebuie să caute variante grabnice.
În acest context se înmulțește numărul morilor cu cai și se pune răspicat problema introducerii morilor cu vapor, care pot amâna chiar câte 12 pietre, adică echivalentul unei mori de apă dintre cele mai mari.

Zalhanalele.
Zalhanaua, numită adesea zahana, zaana sau batiște, iar mai apoi abator, constituie un program arhitectural de mai largă întrebuințare, impus în cele din urmă chiar și așezărilor sătești.
Pe timp ce trece, numărul acestor zalhanale este în continuă creștere. Prin diferite porunci și ordine circulare se prescriu condițiile de funcționare a acestor zalhanale, sub supravegherea Serviciului sanitar al țării. În anul 1868 apare Decretul nr. 794 pentru funcționarea zalhanalelor, în care se precizează regulile de construcție și prescripțiile ce trebuie să îndeplinească acest tip de instalații. Planurile Bucureștilor însemnează "Zalhanaua" și "Abatorul"

aflându-se undeva pe Dâmbovița, la ieșirea din oraș. Alte asemenea abatoare, mai mult sau mai puțin importante sunt cele ale Plumbuitei, cu vaduri vechi pe apa Colentinei date cu embatic.
Planul Bucureștilor întocmit de maiorul Papazoglu arată că abatorul orașului se desfășoară pe o arie foarte întinsă, cu piață și oboare de primire a animalelor, cu grătare de sacrificare chiar deasupra firului apei, prevăzute chiar cu moriști și jgheaburi de spălare, cu vaste spații bogat plantate, cu crearea unei zone de separare de încăperile destinate păstrării și desfacerii cărnii, totul rezolvat sub forma unui ansamblu unitar, cu accese independente.

Băile publice.
Băile publice atât de numeroase altădată în București constituie un program arhitectural despre care știm prea puțin lucruri, deși ne este binecunoscut faptul că băi publice își aveau la un un moment dat mai toate orașele și târgurile mari; mai mult, instalații specializate de acest fel existau chiar și pe lângă unele case și conace boierești de țară.
O "baie veche" în București este atestată chiar din secolul al XVI-lea. Ne sunt intrate în renume însă acele "băi turcești", care se aflau undeva în apropierea Dâmboviței, spre capătul căii Șerban Vodă. Așa cum sunt ele arătate într-un desen de Papazoglu, înțelegem că este vorba de o construcție cu caracter public terminată în partea superioară prin cupole largi, amintind de silueta acelor băi "am-am" de tip oriental.
Despre deschiderea unei băi în București avea cunoștință și în anul 1825, aprilie 8, când Lagard cere încuviințarea să deschidă o baie, un sălaș de 10 odăi.
În anul 1840 Waremberg cere și el autorizație să ridice niște băi din scândură pentru care arhitectul Faisser propune aviz favorabil, adăugând că nicăieri în Europa nu se popresc asemenea lucrări49). Sunt pomenite însă și alte cereri asemănătoare pentru locuri aflate chiar pe vatra orașului vechi.
La mijlocul secolului ia ființă în București și o "școală de natație", prevăzută cu bazinul ei, situată undeva în apropiere de cursul Dâmboviței, școală care s-ar putea deduce că funcționa mai mult ca țtrand.

Instalații, fabrici, industrii diverse...
Așa cum s-a arătat, programul de sistematizare a orașului apare sub forma acelui Regulament de înfrumusețare, cuprinzând măsuri de îmbunătățire, cu lucrări de construcții și de reparațiuni pentru obiective cu caracter economic și social cultural. Aceste prevederi repetă adesea măsurile cuprinse în Regulamentul pentru alinierea ulițelor, ca și prescripțiile privind regimul de construcție al povernelor, al cuptoarelor de simigerie, al covăceriilor al zalhanalelor sau al altor instalații, care trebuiau ridicate după un anume plan.
Comitetul Sanitar cere în 1858 neapărata desființare a acelor fabrici vătămătoare sănătății publice. Se numără printre acestea

povernele de rachiu, fabricile de lumânări de seu și fabricile de tăbăcărie din Mahalaua Sârbilor, făcute după sistemul european.
Davilla este și el împotriva distilieriilor de scrobeală și zahăr, de cereale sau de fructe și cere să fie scoase în afara orașului, cere ca la barieră să fie oprită intrarea în oraș a rachiului și a spirtului până nu se va aduce o probă la Administrația Sanitară, spre cercetare. Propune ca antreprenorii fabricanți de băuturi spirtoase să dea un examen de specialitate, spre apărarea sănătății publice50).

Mori, instalații de panificație, fabrici de bere.
Asigurarea cu produse de panificație a Capitalei se leagă direct de industria morăritului, industrie care până la mijlocul secolului al XIX-lea este dependentă aproape în exclusivitate de cursul Dâmboviței cu suita lui de mori de apă.
La 1852 sunt în ființă 10 mori de apă cu un total de 34 roate, măcinând zilnic 265 saci, cantitate care împreună cu cea a morilor de pe Colentina îndestulează cerințele Capitalei.
Tocmai cerințele asigurării cu pâine a orașului, fac ca Municipalitatea nici să nu se gândească la desființarea morilor de apă de pe Dâmbovița așa cum se ceruse prin legiuirea din 1835.
Abia în 1853 se înființează prima moară mare înzestrată cu mașină de aburi, cu valțuri, aparținând lui Assan.
După îndelungate tratative Prosperu Durand înființează și el un stabiliment de moară cu abur și o brutărie mecanică în București, cu condiție ca această moară să aibă cel puțin 12 perechi de pietre, măcinând astfel, zilnic 20000-25000 ocale de făină. Ofertantul este autorizat însă a mări această moară, trecând peste 24 perechi de pietre de măcinat51).
în anul 1863 stabilimentul George Solacolu cuprindea următorul inventar:
- o locomotivă de 8 cai putere cu treerătorile ei
- o moară de făină cu 2 piese franțuzești
- mașină de frământat coca, cu 2 pietre și manejuș (malaxorul de frământat coca)
- 2 prese de fidea, macaroane, lazena, steluțe
- o pompă de apă
- un curățitor (trior) de grâu
Numai datorită apariției și modernizării continue a instalațiilor de măcinat cu mașini cu aburi se va putea trece în anul 1864 la desființarea totală a morilor de apă și a zăgazurilor lor de pe Dâmbovița.
în anul 1872 "morile de foc" din București sunt în număr de 6.

Cărămidării, vărării, gropi de nisip...
Încă de la apariția sa, Regulamentul de înfrumusețare a orașului pusese problema reglementării situației gropilor de nisip și a cărămidăriilor, cerându-se facerea unui recesământ al acestor "industrii" și interzicerea funcționării lor pe raza orașului.
Numai pentru desfacerea acestor materiale de construcție se stabilesc locuri și prăvălii în anume piețe ale orașului.
După jumătatea secolului, datorită cerințelor tot mai mari de asemenea materiale, se pune problema practicării de gropi sistematice, în afara bulevardului de centură; se introduc totodată prescripții privind modul de ardere al cărămizilor și fabricarea lor după formate și dimensiuni impuse.
Legat de regimul de reglementare al acestor industrii, se propune înființarea de cărămidării cu "mașini", așa ca cea a sertarului Filipescu, în 1857 sau ca cea a "fabricii sistematice de cărămidă", proprietatea lui Max Tomolia. În 1877 își începe funcționarea cărămidăria lui Gherghely, iar în 1887 se deschide o fabrică de bazalt artificial.

În privința felului și formei cărămizilor.

Se luase hotărârea ca facerea cărămizilor să urmeze prescripțiilor date privind formatul (dimensiunile) și arderea, cerându-se să se pună de îndată în lucrare noile tipare.
Obștea cărămidarilor prezintă însă o împotrivire, invocând motivul că nu cunosc prezisa măsură, deși tiparele respective le fuseseră date chiar reclamanților. Dar, pentru a se pune o ordine în această problemă, se oprește intrarea în Capitală a orice fel de cărămidă neconformată cu măsura stabilită. Municipalitatea observă că din an în an cărămida se face tot mai mică și mai neagră, iar la ploaie se preface în pământ negru. Inconvenientul constă în faptul că niciodată nu se pot face devize exacte și într-o construcție nu pot fi folosite mai multe tipuri de cărămizi. Pe viitor se cere să se facă numai două tipuri de cărămizi, pentru zidiri și pentru sobe, toate trebuind să fie bine arsă; contrar, să nu se admită intrarea ei în oraș.
Municipalitatea Bucureștilor propune în anul 1855 următoarele dimensiuni de cărămizi;
- lungime 0,145 = o palmă, patru degete și 5 linii
- lățime 0,070 = șapte degete și 5 linii
- grosime 0,030 = trei degete și 5 linii
Serdarul Ioan Filipescu propune să se introducă fabricația de cărămizi cu mașina, la o întreprindere ce voiește a o face pe proprietatea sa din mahalaua Elefterie. Relația dată de arhitectul Capitalei arată că este vorba de un loc de 25 pogoane și pământul respectiv întrunește toate calitățile cerute. Așa cum se arată în anul 1857, tot pe acest teren se vor așeza și cuptoarele.
Se ivesc și ofertanți care cer să lucreze cărămida în dijmă.
Fabricanții din Crângași nu respectă prescripțiile impuse și se refuză intrarea în Capitală a cărămizilor lor, fiind de format mai mic. Această cărămidă o vrea însă, în 1859, Hagi Constantin pentru biserica Sf. Nicolae Sârbi.
Arhitectul Frits Seler refuză și el cărămida făcută la Cărămidăria de la Cotroceni, în 1860, pentur că nu este de dimensiunile cerute. Fabricanții de cărămizi se plâng mereu că sunt opriți la barieră, se plâng și antreprenorii, în 1861, că nu au cărămidă pentru lucrările lor.
Berindei intervine pe lângă Consiliul Municipal ca să se aprobe de către Minister și fabricarea de cărămizi de dimensiuni mai mici, pentru bolți. Se consideră că "propunerea nu-și are bazele ei și nu se aprobă alte dimensiuni" 52).

Fabrici metalurgice.
Dintre fabricile și atelierele metalurgice importante se cade să amintim întâi de toate pe cele ale armatei. în 1861 începe să funcționeze Arsenalul, întemeiat pe nucleul unei școli de arte. În 1862 Fonderia și Capsuleria Națională aveau următorul inventar:
- un laminor
- o mașină de găurit țevile
- alte două mașini de găurit
- un strung
- diferite alte mașini ce lucrau capse goale
În 1864, francezul Luis Lemaitre obține concesiunea înființării unei fabrici de cântare, de măsuri și greutăți pe malul stâng al Dâmboviței, deschizând în anul următor și o turnătorie. Erhard Wolf, elvețian de origine, deschide și el o întreprindere metalurgică pe Dealul Filaretului, iar în 1867 își face apariția turnătoria Freund.
Treptat numărul diferitelor ateliere turnătorii sau fabrici specializate începe să crească. Să amintim numai de atelierele mecanice ale Căilor Ferate, ale liniile de tramvaie sau ale Direcției Poștelor.

ILUMINAREA CAPITALEI

La sfârșitul anului 1862 se fac pregătiri ca începând cu 1 ianuarie 1863 să se angajeze un contract de iluminarea orașului pe o perioadă de 3 ani.
Lampele din Grădina Cișmigiu trebuie să se bucure de atenția cuvenită și nu pot fi uitate. Contractul se adjudecă asupra persoanelor Marcus Lazăr și Solomon Lavițu, cu 164 lei pe an pentru fiecare lampă, oferindu-se astfel un scăzământ de 31 lei pentru fiecare lampă, față de anul trecut. Dar se ivesc și alte oferete mai scăzute și se cere o nouă licitație.
Cum lămpile Cișmigiului nu se mai aprind și "eclerajul" nu mai privește acum statul, această grădină ajunge să fie "azilul tuturor făcătorilor de rele și necuviințe".
Municipalitatea este dispusă să primească această sarcină, dar nu are fonduri și cere să fie susținută ca și în trecut, din fondurile statului, care a profitat și profită de veniturile grădinii. Camera legislativă caută să dea satisfacție Municipalității, spre a fi încurajată în lucrările de înfrumusețare și buna administrare a monumentelor comunale orășenești.
În ce privește iluminatul orașului, se deliberează asupra proiectului lui Ef. Grant, care prezintă o ofertă de iluminare cu gaz fluid pe timp de 50 ani. Mehedințeanu, care prezentase și el un proiect pe această temă, protestează împotriva respingerii ofertei sale, dar i se arată cauzele.
Cum Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice nu cedează acel venit intrat în litigiu, contractul în discuție nu se poate perfecta decât incluzându-se în calcul numai iluminatul străzilor. Pe de altă parte, Municipalitatea arată că Ministerul ascunde avantajul proiectului prezentat de Mehedințeanu și recomandă și proiectul lui Diez din anul 1860, cu prețul cel mai scăzut.
Bonet, inspectorul de lucrări publice elaborează un caiet de însărcinări pe această temă.
La 26 septembrie din același an 1863, urmează o nouă licitație, la care sunt invitați și alți trei concurenți. Se iau în discuție ofertele lui Mehedințeanu, Grant, Lempart și H. Gaster. Municipalitatea, în ce o privește, cere sporirea numărului de lampe...
Consiliul de Miniștri intervine și cere o nouă licitație, publicată la Iași, București, Viena, Berlin, Paris și Londra. Se publică acum și prețurile eclerajului din mai multe orașe ale Europei; se face și o vizită la marile instalații de iluminat de acest fel.
Antreprenorul Marcu Lazăr decedează acum, în anul 1864, dar contractul său expiră în 1865. Între timp se redactează un "caiet de însărcinări pentru coversiunea luminării cu gazu fluidu a Capitalei București".
Agenția noastră de la Paris comunică că s-au publicat acolo condițiunile pentru iluminatul Capitalei și Alecsandri cere să i se transmită la timp cererile și declarațiile industriașilor străini care se vor prezenta la agenție...53).

Luminarea Capitalei cu gaz aeriform.
Consiliul Municipal purta de mai multă vreme o corespondeță activă referitoare la iluminarea Capitalei cu gae aeriform. În București se experimentează deja iluminatul cu gaz aeriform și se amintește și de iluminatul electric, cu caracter decorativ chiar din acel an 1864.
Vine la București cu o ofertă și Luigi Vittek, directorul Oficiunii cu gaz de la Ancona, pentru a se înțelege cu autoritățile române și să ceară ce avea de cerut.
Condițiile înscrise privesc locul unde se prepară și se conservă gazul, afară din barieră, scutirea de chirie și de vamă, durata concesiunii, regimul cu modul de efectuare a lucrărilor, traseul conductelor, folosirea aparatelor de iluminat, tipurile și costul lor.
Se precizează că este vorba de gaz de cărbuni de pământ, fără miros, nevătămător...

La expirarea contractului, Municipalitatea devine proprietară a întreprinderii. Dacă între timp apare un alt mod de iluminare, ofertanții se obligă să-l introducă imediat. Caietul de sarcini se semnează la 20 martie 1864 de inginerii Costinescu, Vairach și Aninoșeanu54).
O ofertă pentru iluminarea cu gaz aeriform a Capitalei depune și Teodor Mehedințeanu ca și M.M. Goldenstein din Paris. La acea dată sunt în București mai mulți întreprinzători de iluminarea cu lampe a orașului, pentru "focul cu artificie" și "Soarele electric" ce este a se pune pe turnul Poliției Capitalei. Naibauer este angajat pentru iluminarea Cișmigiului cu prilejul ceremoniilor, iar Lazăr Leno este antreprenorul iluminatului Orașului, ținând 97 lampe pentru 164 lei pe lună. Acești antreprenori vor ființa în continuare până la instalarea fabricii de gaz amintită.

Iluminarea orașului București cu gaz petroliu.
În 1878 Bucureștii se luminează atât prin becuri cu gaz aeriform, cât și prin 1632 lampe cu petrol așezate pe străzile mai dosnice și depărtate de centru, iluminare care se dă prin întreprindere pe an, prin licitație55).

Litigiul între compania de gaz și Primăria București, 1898-1902.
La 26 martie 1868 Municipalitatea București tratează cu o firmă franceză concesionării iluminatului cu gaz al Capitalei pentru o perioadă de 40 de ani cu clauză că "dacă va apare un alt sistem de iluminat în Europa, concesionarul se obligă să-l pună în aplicare în București, în 3 ani".
La un moment dat Primăria s-a considerat îndreptățită să-și instaleze o uzină electrică și suprimă un număr de bonturi de iluminat cu gaz și a electrificat un raion (un bulevard). Compania protestează și se deschide un proces la 30 aprilie 1888. Curtea de Apel a dat satisfacție Primăriei, făcând să i se recunoască acesteia dreptul la iluminat electric.
Primăria vrea iluminat electric nu numai pentru un singur bulevard, ci pretinde dreptul iluminatului electric al întregului oraș, cu societatea germană Helios56).

REGULARIZAREA CURSULUI DÂMBOVIȚEI

Chiar de la sfârșitul secolului al XVIII-lea se face simțită nevoia unor măsuri de regularizare a cursului Dâmboviței, urmărindu-se evitarea pericolului de inundare și asigurarea unui debit constant de apă care să străbată orașul.
Se pune astfel problema să se creeze canale de legătură între Dâmbovița și firele altor ape învecinate, urmărindu-se amenajarea acestui râu ca o cale navigabilă și asigurarea funcționării continue a morilor de măcinat și a altor instalații mânate de apă.

Tăierea canalului dintre Ilfov și Ciorogârla.
Problema inundațiilor Capitalei se pune răspicat abia prin Jurnalul din 18 aprilie 1844, luându-se în discuție raportul inginerului idrotec J. Marsillon cu privire la regularizarea cursului Dâmboviței; se propune legarea între ele a râurilor Ciorogârla, Ilfovul și Dâmbovița.
Tăierea canalului începe la 17 august anul 1845, având-l comisar pe pitarul Costache Antonescu, iar coordonator al lucrărilor pe inginerul Petrache Popescu care operase ridicările topografice57).
La 1 noiembrie 1845, inginerul Marsillon raportează terminarea canalului Ilfovului, apele acestui râu curgând de acum în Colentina. Lucrarea nu se poate încheia însă aici, râului Dâmbovița trebuind să i se asigure o regularizare corectă, cu navigabilitate.

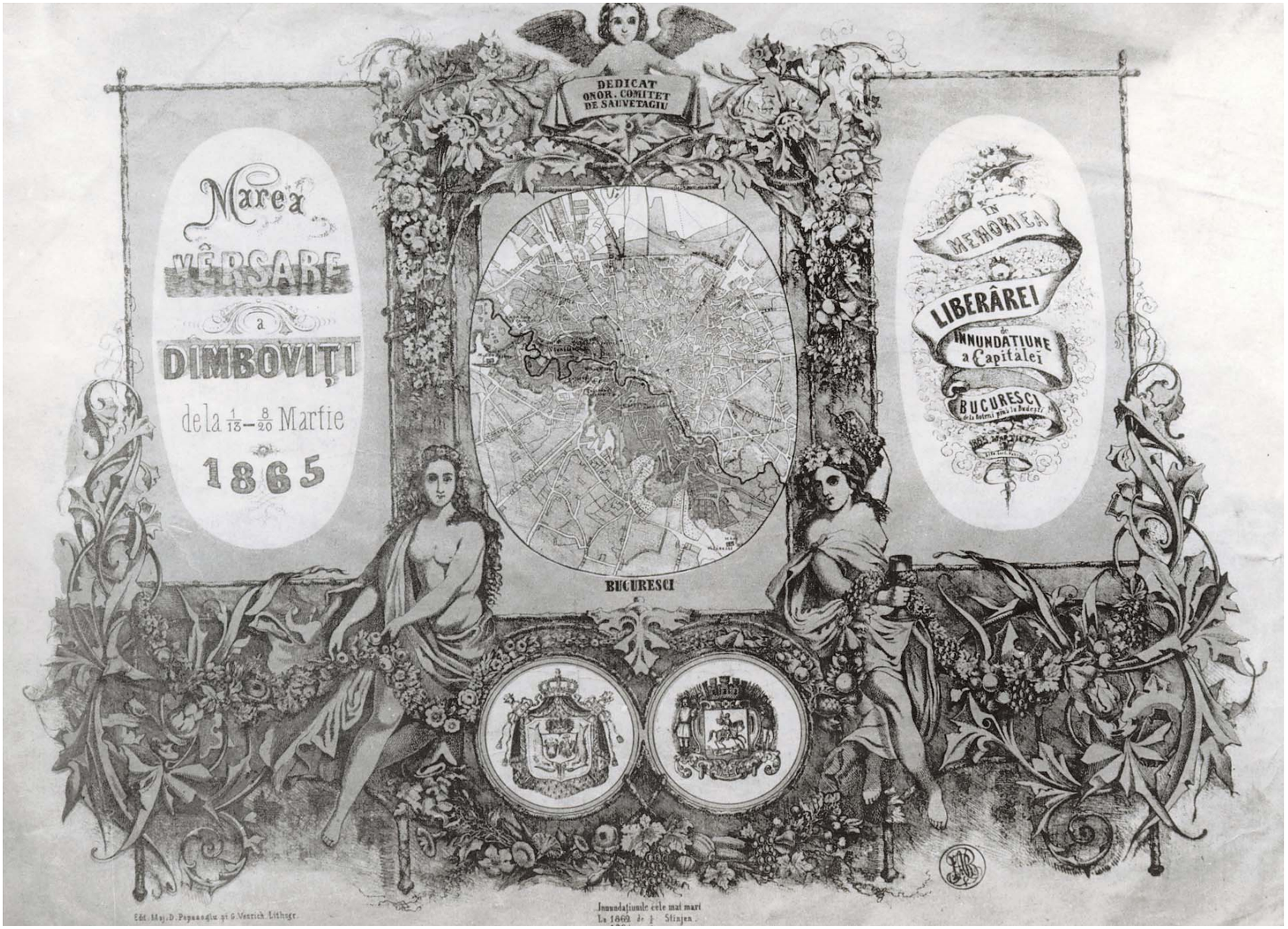
Un proiect pentru un baraj mobil pe râul Dâmbovița.
Recunoscându-se că morile cu zăgazurile lor constituie tot răul cu inundațiile pe care le produce revărsarea Dâmboviței, i se cere în anul 1845 inginerul Gilbert să alcătuiască un proiect pentru un baraj mobil pe Dâmbovița, care să contribuie la regularizarea râului58). Este vorba de un baraj mobil, care să închidă și să deschidă calea vaselor navigabile, ridicând și coborând nivelul apelor după cum cere și trebuința funcționării morilor.
Se arată că acest baraj se compune dintr-o "navă" paralelipipedică din lemn, lungă de 20 metri, lată de 3 metri și înaltă de 3,5, așezată transversal pe firul apei între două culee de zidărie, putând să pivoteze în jurul unui stâlp aflat pe unul din colțurile sale angajat într-un uluc uneia din culee. Nava de tipul acesta este împărțită în patru compartimente, în ale cărăr pereți situați în amonte și aval s-au practicat câte două vane pătrate de 0,40m latura.
Culeele sunt construite din piloți puternici, peste care se așază un radier din beton, protejate în amont și în aval de piloți și palplanșe, taluzuri cu pleteri de fascine pe țăruși etc.
Așezată la locul ei, această navă mânuită cu ajutorul vanelor poate fi scufundată de tot, realizându-se un prag de cădere a apei de 1 - 1,5 metri înălțime. Dacă trebuie să treacă o navă oarecare pe canal, tot cu ajutrul vanelor respective ea poate golită, ridicată la suprafață și rabătută către mal, pe fusul amintit, folosindu-se un troliu.
Se susține că acest tip de baraj poate fi mânuit foarte ușor, dar se cere ca statul să intervină ca toate culeele să fie executate din zidărie, conform planului, iar nu din lemn. Acest tip de baraje este aplicat pe mai multe râuri ale Franței, funcționează perfect de bine și este aplicabil și pe Dâmbovița.
Proiectul acestui baraj cu ecluză mai cuprinde lucrări de săpături, dragaje, fundații pe piloți, taluzări, umpluturi de pământ, consolidări de maluri, lucrări de șarpanterie pentru facerea ecluzei, operațiuni de calafătuire etc. Întreaga lucrare se evaluează la suma de 35.000 piaștri.
Gilbert întocmește proiectul pentru acest baraj, dar nu se poate pronunța asupra tipului de moară ce se va adopta, putând fi folosite atât cele cu o singură roată, cât și cele de tipul acelora din Valahia care utilizează drept canal întreaga deschidere a

"Inundațiile din 1862.. "; imaginea imortalizează vizita Domnitorului Al.Cuza însoțit de doctorul C. Davila vizitând mahalaua Tabaci

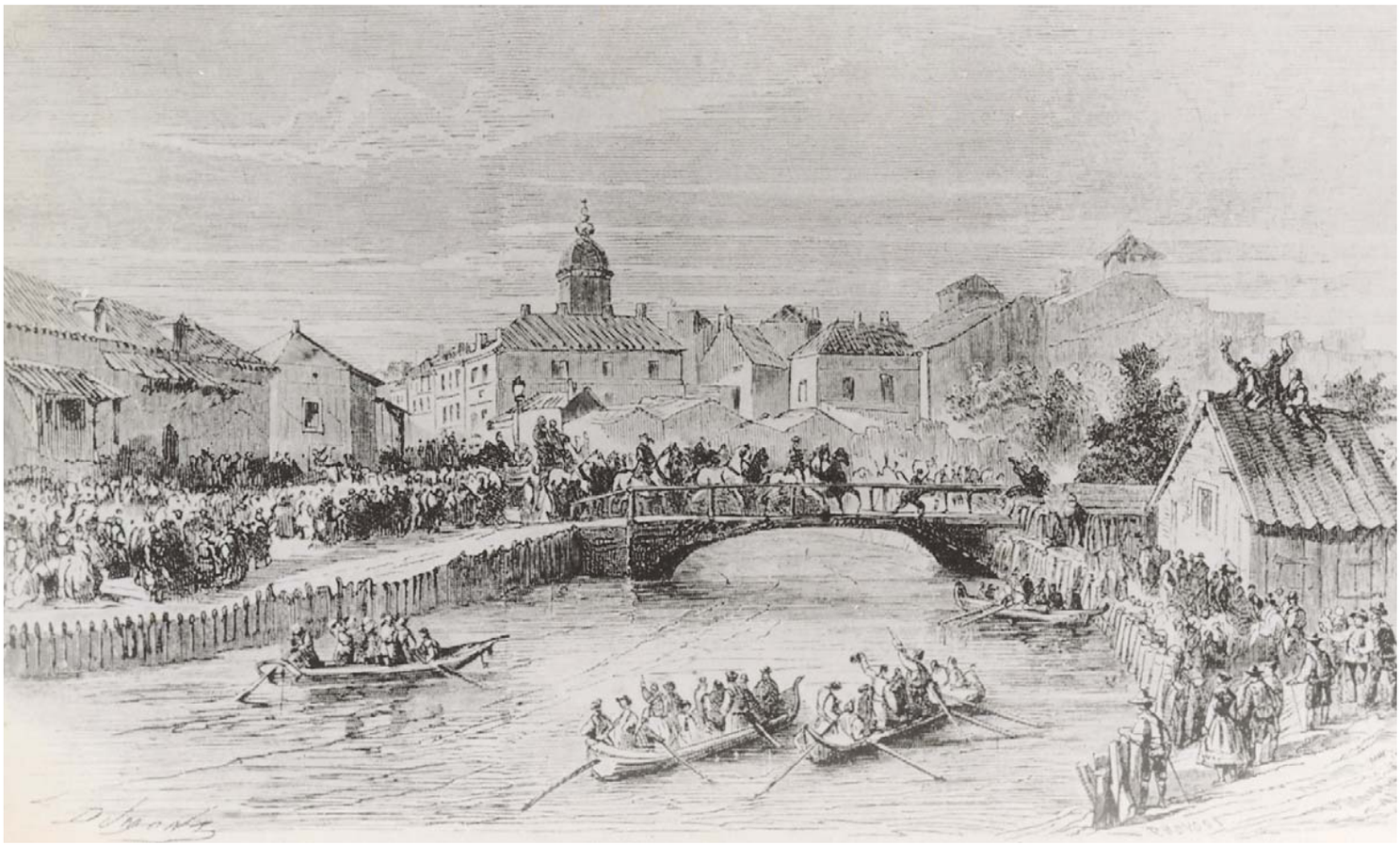
râului. Dar mai întâi trebuie ridicat un plan al Dâmboviței pe toată întinderea sa, cu nivelmentul corect al râului, cunoscându-se că patul actual al albiei nu este cel natural.
Prevederi ale poliției Bucureștilor pentru vremea inundațiilor.
Cum regularizarea cursului Dâmboviței este mereu amânată și canalele Ilfovului și Colentinei nu pot prelua viiturile mari, Capitala continuă să fie amenințată de inundații. Poliția Capitalei se vede nevoită să-și procure din timp luntrele trebuitoare. Dar de la un an la altul se cer bărci tot mai multe și se caută să se procure de oriunde s-ar ivi o ofertă oarecare.
În anul 1856 se ajunge la înțelegere ca asemenea luntre să se construiască în lungime de patru stânjeni și jumătate. Poliția vrea însă luntre trainice, făcute dintr-un singur trunchi, din stejar. Investigațiile insistente în județele Prahova, Muscel, Argeș, Teleorman și Vâlcea rămân însă fără rezultat, negăsindu-se stejari atât de groși.
În anul 1858 vedem că funcționează în Capitală pendinte de Gilbert mașinistul Serviciului Batelului Dragueur, înzestrat cu 9 luntre, revenindu-i în sarcină curățirea lacului Cișmigiu și a Dâmboviței. Pentru anul 1859 trebuie însă să se construiască încă 9 luntre după modelele știute, problema inundațiilor devenind tot mai amenințătoare...

Canalizarea Dâmboviței între Foișor și Manolache.
În anul 1857, după multe dezbateri încep lucrările de formare a unui canal între Foișor și Manolache, atât sub etiaj, cât și peste etiaj, cu potrivirea taluzelor canalului și digurilor; pământul săpat se prevede a se depozita de o parte și de alta a canalului pentru formarea unui dig-șosea în lățime de 8,00 m; înălțimea canalului trebuie să atingă 2,90 m., cu o lățime la fund de 12,00 m.
Proiectul respectiv pentru realizarea sectorului dintre moara Foișorului și moara Manolache semnat de inginerul Perez se încredințează spre execuție contracciului Grigore Eliad. Lucrările merg anevoie din cauza lipsei de mână de lucru; se cer 600 salahori, un conductor și doi picheri. Arestanții nu pot fi folosiți din cauză că nu sunt soldați de pază a lor.
Peste canal este proiectat un pod tip pentru drumul ce duce la Vitan pe din dos de Văcărești în drumul de Oltenița, și un altul la punctul "Manolache" pentru racordarea șoselei ce duce de la Cățelu tot în drumul poștal al Olteniței59).

Proiect pentru navigabilitatea Dâmboviței.
Problema inundațiilor Dâmboviței rămâne deschisă, Capitala fiind amenințată continuu. În urma revărsărilor din anul 1862, Theofil Ignat, prin două memorii adresate Domnitorului, pune deschis această problemă, denunțând complicitatea marilor proprietari în menținerea acestei situații; el cere regularizarea cursului Dâmboviței până la Oltenița și amenajarea ei navigabilă, cu vase plutitoare anume construite. Cercetările efectuate îi îngăduie inginerului Theofil Ignat să întocmească o hartă pe care indică cele 20 mori desființate până la acea



"Marea vărsare a Dâmboviței de la 1/13 la 8/20 martie" cu zona inundabilă a Bucureștilor; imagine de ansamblu, foaie comemorativă editată de D. Papazoglu și G. Venrich, cu precizarea cotelor critice atinse în anii 1862, 1864, 1856



Stăvilarele de la Baiu pentru regularizarea Dâmboviței, proiectate înainte de jumătatea secolului al XIX-lea; proiect (desen)

dată, precum și restul celor 30 rămase în ființă, arătându-se pentru fiecare distanța dintre ele, cota față de praguri, numărul roților antrenate și măcinișul. În concluzie, cere desființarea acestor zăgazuri și susține că guvernul trebuie să facă din Dâmbovița un râu navigabil cu vase după o proporție a lui, atât cu scopul înfrumusețării Capitalei, cât și pentru înflorirea comerțului. După calculele lui, navigabilitatea acestui râu, de la Oltenița la București, este rezervată numai 40 ore pe săptămână, interval în care morile nu funcționează.
Theofil Ignat susține că are cunoștințe tehnice care îngăduie ca apa să-și sape singură canalul și morile nu trebuie demontate deocamdată; pretinde că se poate angaja să devieze chiar apele Oltului... Consiliul Tehnic "nu-și poate da o opinie într-o chestiune atât de complicată" și revărsările continuă tot mai amenințător.

Construcția unui chei în dreptul Bastimentului Fântânilor din Capitală.
La 29 iunie 1859, arhitectul Capitalei ia înțelegere împreună cu Gilbert, mecanicul fântânilor, în privința proiectului unui chei al Bastimentului Fântânilor; Gilbert nu numai că nu se opune, dar arată că și dorește această lucrare.
Se convine să se facă în acest punct un chei de zidărie pe ambele laturi, cerându-se, însă, mai întâi, nivelarea generală a Dâmboviței60).

Podurile de peste Dâmbovița.
Dintr-o listă de la jumătatea secolului trecut ne sunt cunoscute în București, în afara altor punți mai mici, de folosință restrânsă, următoarele poduri peste apa Dâmboviței:
- podul de la moara Sf. Ioan, la bariera Podu de Pământ
- podul de la Câmpineanu
- podul de la morile Paliciu
- podul de la Urlățeanu, din Podul de Pământ, la Pharmazoru
- podul de la Bemfis
- podul de la morile Vlădichii
- podul de la Grădina cu Cai
- podul de la Mihai Vodă, spre Sf. Ilie
- podul de la Agie
- podul de la Machina Fântânilor
- puntea de la Grădina Florescu, spre ulița Franțuzească
- podul de la Spiridon Vechi
- podul de la capătul uliței Caliții, la Curtea Veche
- podul din Piața Mare

Podul peste Dâmbovița de la Mihai Vodă, după un desen de Luigi Mayer din anul 1794

- podul din capătul uliței Podul Beilic, la Cazarma Veche
- podul de la Iacovachi
- podul de la Matachi din mahalaua Dobrotesei
- podul de la Sachelari, din mahalaua Apostol
- cele două poduri de la Sima
- un alt pod cu vadul său vechi, fără nume
- podurile de la morile Foișoru
- podul din drumul Popeștilor de la Vitan

Dintre podurile cele mai mari, trebuie să amintim "Podul Șerban Vodă", din capătul Căii Șerban Vodă, denumit și "Podul cel Mare", cunoscut și cu numele de "Podul Velichi" sau "Podul cel Vechi".

Cunoaștem din mențiunile documentare modul de constituire al podurilor tradiționale, urmate de "podurile împărătești" și "podurile sistematice" sau "podurile americane", lucrări inginerești de deschidere mare, din fier, fără reazemuri intermediare.

În anul 1862 se hotărește refacerea podului de la Cotroceni și arhitectul orașului înntocmește proiectul pentru un pod de lemn. Proiectul acesta se respinge și se însărcinează inginerul Zanen să facă un pod pe stâlpi de cărămidă, cu căpătâiele și temelia de piatră, iar tablierul din lemn...

61).

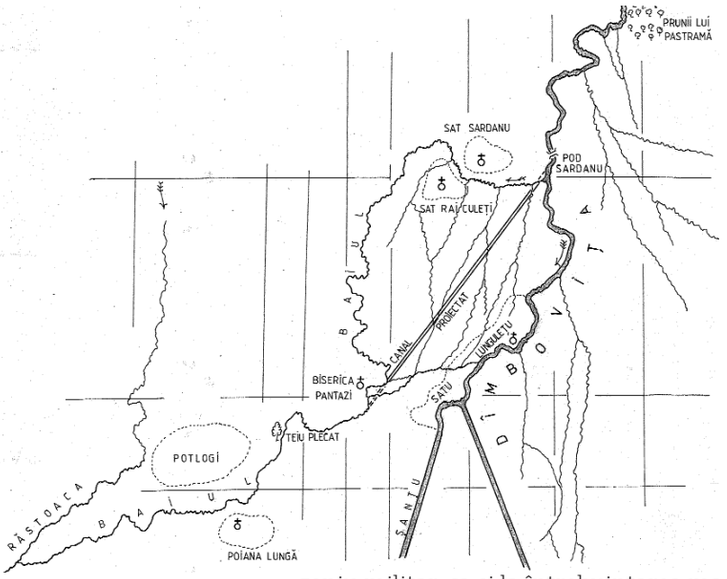
Tot atunci se hotărește și refacere podurilor din suburbia Tabaci și din strada Năsturarilor.

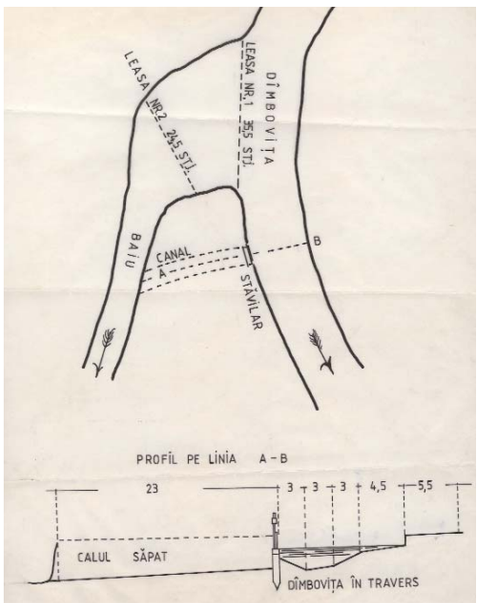
La această dată are loc și licitația pentru podul din strada Warenberg din suburbia Izvorul, după proiectul arhitectului Capitalei; documentația respectivă, considerată pentru un "pod de tip american", se respinge și ea, întrucât "forma nu corespunde soliditătii sistemului american".

Despre facerea unei podiști în dosul Grădinii Warenber (Grădina cu Cai) se fac demersuri încă din anul 1851, dar față de intervențiile lui Orescu lucrarea întârzie.

Din anul 1852 ni se păstrează proiectul pentru un pod de lemn peste Dâmbovița, între Grădina cu Cai și Grădina Mimi, în locul unei punți de 20 m lungime și lat de 4, situat la 0,70 m deasupra nivelului apei. Este vorba de acel "projet d'un pont en charpante a construire sur la Dâmbovița" făcut de Direcția Centrală a Lucrărilor Publice, pentru a cărui realizare se încheie un contract cu D. Racoviceanu în august 1853, sub supravegherea inginerului Louvel și Lalann, inginerul superior. Inginerul Lespezeanu primește să supravegheze direct lucrarea.

Orescu prezintă un Raport personal,





legenda legenda legenda legenda legenda legenda legenda legenda legenda legenda legenda

arătând că,
vorbind despre soliditate, proiectul respectiv este o lucrare greșit concepută. Raportul acesta este luat în serios, dar abia în anul 1855 șeful Direcției Tehnice de atunci cere lui Orescu să prezinte el proiectul unui nou pod, în forma dorită62).

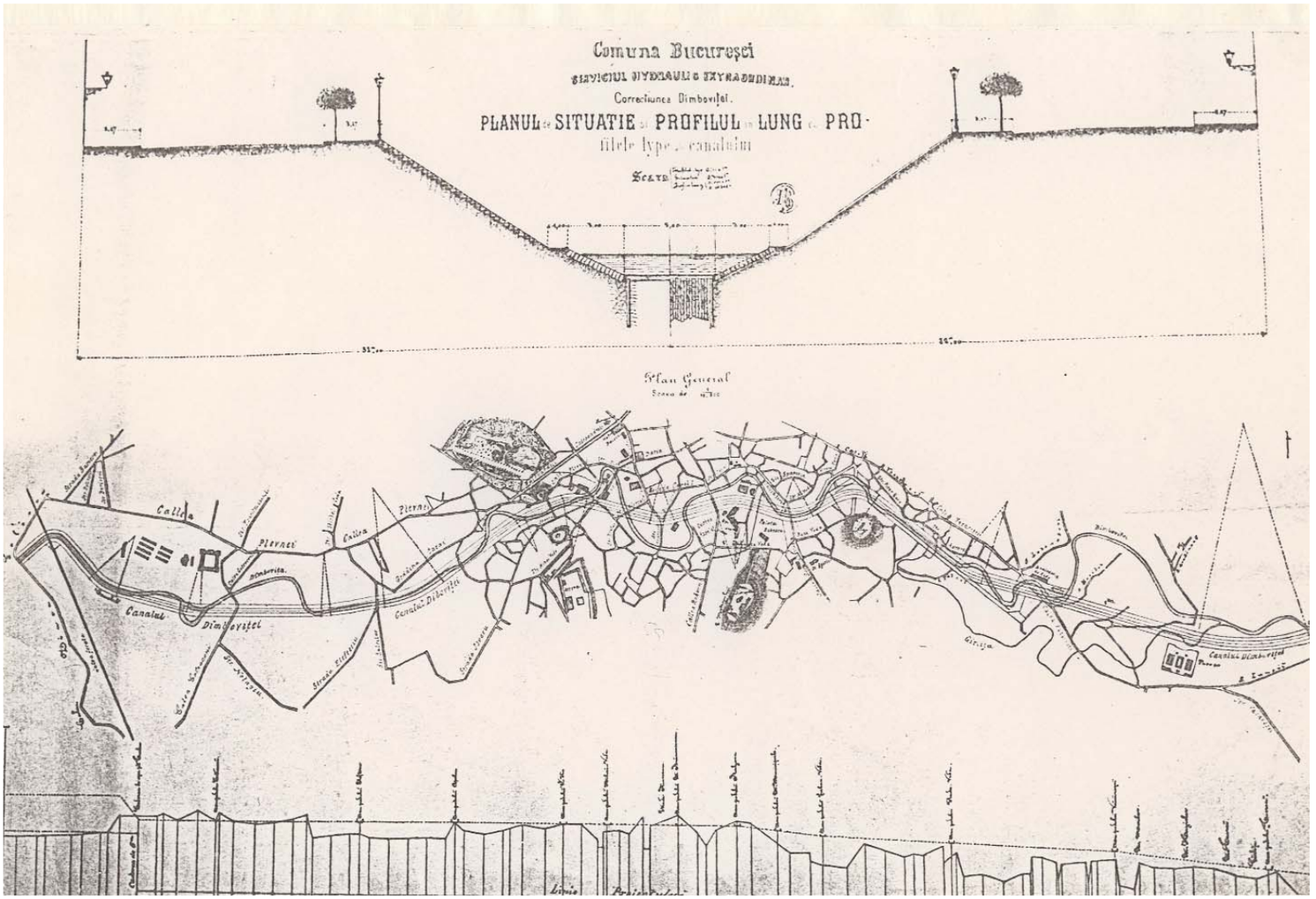
Pentru curățirea și canalizarea Dâmboviței.
În anul 1860 tabacii se îngrijesc de Gârlița lor, căutând să primească cât mai multă apă din Dâmbovița. Ei se împotrivesc lucrărilor de batere de taraci de întărirea malurilor; mai mult, ei scot taracii existenți. Se aduce astfel pagubă morilor ocolite, iar apa furată pentru curățirea pieilor se revarsă peste malurile Gârliței, potopind toate casele și grădinile pe unde trece, inundându-se astfel mahalalele Radu Vodă, Dobroteasa, Broșenii, Slobozia, Apostolu și Cărămidaru.
În aceste condiții, în anul 1861, se pune problema ridicării nivelației Dâmboviței pe tot parcursul ei de la gura Argeșului până la "șanțuri", cu profile transversal și longitudinal. Revizorul Lucrărilor Publice, Marin Popescu, este însărcinat să facă lucrarea de nivelație, cu toate instrumentele. Inginerul Bonet se însărcinează să alcătuiască un studiu pentru situația apelor care afectează Capitala.
Prin concluziile acestei Comisii se cere desființarea zăgazurilor sau a stăvilarelor de mori, ca și a altor construcții care împiedică liberul curs al apei. Este nevoie de brațe de muncă pentru dărâmarea acestor instalații, iar proprietarii se știe că se opun.
Arhitectul șef al Capitalei prezintă o evaluare și un plan de măsuri pentru desfacerea zăgazului de la Vitan, cu nămolitorul, desfacerea podului și a zăgazului de la Foișor, desființarea dințarilor, a taracilor și a legăturilor rămase de la morile lui Gusi etc.
În temeiul acestor demersuri începe să se despotmolească Gârla, recurgându-se la concursul pompierilor și a Corpului de geniu militar, ca și la întrebuințarea mașinii de scos taraci. Lucrările începute acum nu se pot însă opri aici

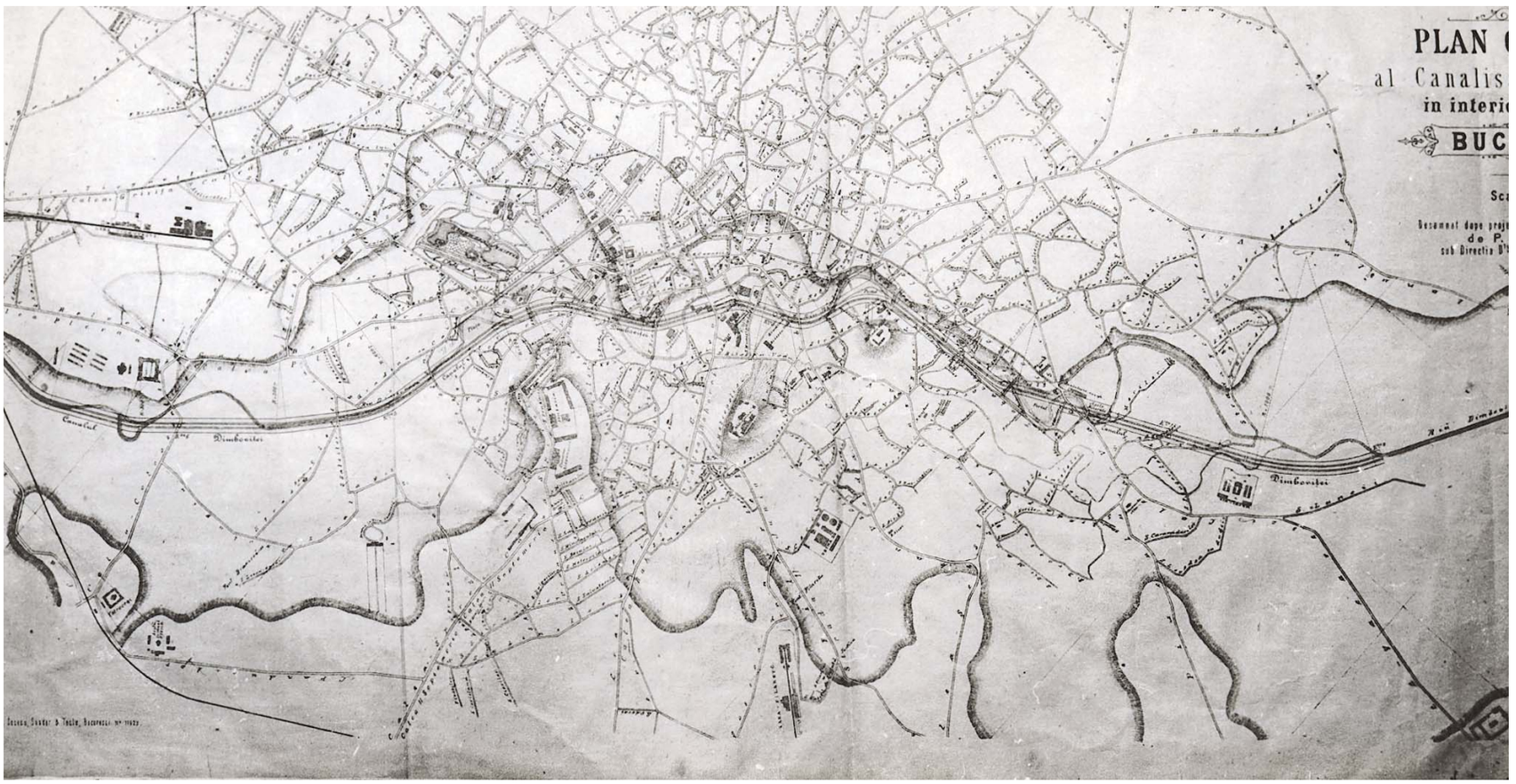
*
* *

Cu adresa nr. 1904 din 10 martie 1862, Municipalitatea arată Ministerului din Năuntru starea de neîngrijire a Dâmboviței și demersurile referitoare la facerea unui pod de piatră și a unei porțiuni de chei pe malul Dâmboviți la Bastimentul Fântânilor, arătând că Bucureștii ar trebui să se bucure de avantajul acestei ape, făcându-se din ea un râu plutitor, cu stabilirea unei lărgimi normale, formarea de cheiuri de câte trei stânjeni și jumătate, desființarea piedicilor din calea apei. Tot răul se arată că provine din creșterea albiei râului și din lipsă de maluri. Vor trebui, deci, făcute maluri mai înalte decât nivelul apelor crescute.
Dacă formarea de cheiuri spre a face Dâmbovița râu plutitor se privește ca o lucrare de perspectivă îndepărtată, lucrurile nu pot rămâne totuși în "starea de sălbăticie" cum se află acum. Podul și formarea de maluri de apărarea orașului s-ar putea începe de la Cotroceni, unde trebuie să se ridice șoselele ce se leagă cu malurile la înălțimea de cinci palme; malurile nu este neapărat nevoie să fie de piatră; ele se pot face și de pământ, sprijinite cu taraci bătuți, căptușiți cu tălpi groase de stejar și legați în clești. Lumina Dâmboviței se va putea lăsa de șase stânjeni, ca lărgime normală.
Calculul formării de maluri și cheiuri de pământ pe o lungime de 4000 stânjeni, până la morile de la Vitan, tăindu-se și trei sinuozități, se urcă până la 80000 galbeni. Deși s-ar părea la început ca aceste maluri să fie nepotrivite, ele vor apăra totuși definitiv orașul.
Prin Jurnalul din 19 mai 1862, Consiliul

Lucrărilor Publice ia în studiu ameliorațiile cerute și având în vedere lucrările întreprinse de tăierea malurilor și curățirea de taraci a albiei, precum și studiile comandate cere să se alcătuiască un proiect care să cuprindă: ameliorarea malurilor prin diguri și pe alocuri cu cheiuri, precum și tăierea coturilor pe unde ele sunt prea pronunțate; tot așa, să se facă un proiect de curățirea generală pe raza cât ține Capitala a albiei râului, înfățișându-se pentru fiecare lucrare, de deosebită natură, proiecte complete, spre a se lua măsurile cuvenite de punere în executare.
O analiză atentă a situației Dâmboviței, arată că cele mai multe proprietăți riverane au grajduri și private care se scurg în albia râului, iar bălegarul se strânge și se aruncă pe maluri sau direct pe matcă, molipsind apa și prejudiciind sănătatea locuitorilor.
Prin Jurnalul Ministerelor, aprobat de Măria Sa pentru cazul de înecăciune și calamitățile ce suferă Capitala, urmează să se desăvârșească operațiunea de despotmolire a râului nu numai de toate lemnele și necurățeniile ce împiedică cursul, dar a se curăți și ambele maluri atât de depozitele de gunoaie și bărăci, cât și de toate acele clădiri serioase, până la o depărtare de câte trei stânjeni și jumătate de fiecare mal, conform art. 8 din Regulamentul Organic.
Îndeplinirea acestor dispoziții s-a încredințat municipalității, dându-i-se spre ajutor ostașii din Corpul de Geniu Militar.
Penitenciarul se oferă să pună și el la dispoziție câte 200 arestanți pe fiecare zi pentru unele lucrări din Capitală, dar municipalitatea refuză acest sprijin, arătând că dorește să-și dezvolte un corp al său propriu de lucrători.
Planurile tehnice păstrate ne arată că începând cu al optulea deceniu această măsură de degajare a cursului Dâmboviței, cu deschiderile stabilite se realizase complet pe tot parcursul de străbatere a Capitalei, desfăcându-se toate construcțiile și toate amenajările de sprijinire a malurilor făcute altădată prin baterea de tabaci64).

Sistematizarea Dâmboviței.
Între municipalitatea Bucureștilor și Ministerul Lucrărilor Publice se iviseră încă de mai multă vreme unele disensiuni în câteva probleme importante privind administrarea orașului. Ministerul Lucrărilor Publice pretindea că se încalcă unele hotărâri importante, prin acordarea cu prea mare ușurință a unor autorizații de construcție nerespectându-se regulile stabilite, neprivegherea regulilor de urmat, întârzierea aplicării unor măsuri considerate de imediată necesitate etc.
Divergențele rezultă mai cu seamă din faptul că opiniile Serviciului tehnic al municipalității se opun de multe ori celor ale Direcției Lucrărilor Publice.
Problema Dâmboviței, de pildă, Ministerul Lucrărilor Publice ține să o preia asupra sa, un fapt asupra căruia municipalitatea ține cu tot dinadinsul să se opună. Unele hotărâri ale ministerului vin în contradicție cu interesele municipalității și faptul că urgența cu care se reclamă aplicarea lor este dependentă de alți factori sau nu se dispune de cadrul material cerut trezește reacții imediate din partea Municipalității.
De mai multă vreme se hotărâse ca matca Dâmboviței și aliniamentul de-a lungul malurilor sale să intre sub atârnarea Direcției Lucrărilor Publice, care singură să dea învoiri de construcții atât pe matcă, cât și pe maluri. Se cerea, deci, Municipalității ca la acordarea autorităților de construcții să se respecte această regulă a celor opt stânjeni și jumătate paralel malurilor sau a celor 17 stânjeni, cel puțin, luați de la mijlocul apei, așa cum se preciza prin Ordonanța Domnească de la 7 septembrie 1862.
Ministerul Lucrărilor Publice reproșează Municipalității că datorită serviciului tehnic pe care îl are nici aliniamentele de


Comuna Bucureşci
Correctiunea Dimboviţei.
PLANUL de SITUATIE şi PROFILUL de LUNG cu PRO-
filele type de canalului
Plan General
Calea
Plevnei
Canalul
Dimboviţei
Canalul Dimboviţei


PLAN
al Canalis
in interi
BUC
Dimbovitei

străzi, nici pavajele, nici salubritatea nu sunt aplicate conform legilor...
Consiliul Municipal, între ai cărui membri figura și Al. Orescu, cere Ministerul Lucrărilor Publice să-i lase "neatinse" drepturile privitoare la înfrumusețarea și salubritatea orașului.
Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice cere Ministerului de Interne ca Municipalitatea să-și schimbe tonul și să nu se mai amestece în această problemă a Dâmboviței, care nu se este de competența ei, întrucât, altfel, va fi silit a curma orice corespondență cu ea. Dar Consiliul Municipal consideră că totul este în contra legii, că se cuvine numai Municipalității drept de facere a lucrărilor publice din Capitală și a canalizării Dâmboviței. Ministerul de Interne este nevoit să intervină, totuși, și să invite Municipalitatea să renunțe a mai reclama independență totală în problemele acestea atât de importante.
În aceste condiții, Al. Zanee este numit șeful serviciului tehnic al Municipalității, dar inginerii mai vechi de aici, ca Al. Poenaru și Hinna, s-ar părea că nu-i prea dau ajutorul cuvenit.
În 1864 apare Legea pentru desființarea morilor de pe râul Dâmbovița care cuprinde:
"Se desființează toate zăgazele, stăvilarele, lesele, îngrăditurile, zidirile și orice (construcție) aflată pe matca Dâmboviței, afară, în sus și în jos, făcute împotriva legiuirii din 1835..." Morile, pivele și ferăstraele de la munte nu sunt cuprinse în aceste prevederi.
În prevederile acestei legi se mai cuprind:
- să dea în București lărgime apei de 20 m și să se lase pe margini, de-o parte și de alta, câte 3 stânjeni și jumătate, conform art. 9 din Regulamentul Organic;
- să se desființeze toate podurile cu picioare;
- să se facă studii de canalizare a râului Dâmbovița și de înființare de splaiuri;
- să se taie coturile, să se înalțe pe alocurea malurile, să se dea altă direcție apelor ce se revarsă mai sus de șanțuri;
- să se curețe canalul de derivație al Ilfovului ce dă în Colentina;
- să se înceapă lucrările de prelungire a canalului Dâmbovița - Ilfov - Colentina65).

Proiect de lege pentru înființarea de cheiuri pe ambele maluri ale Dâmboviței pe toată partea din năuntrul Capitalei (adoptat cu 66 voturi contra 32 și 11 obțineri la 24 februarie 1864 și definitivat la 5 martie 1865) precizează:
"Se declară Lege rectificarea cursului Dâmboviței, cu lărgimea cheiurilor de 20 metri; se afectează 45000 pentru răscumpărări de locuiri, 150000 pentru canalizarea și 600000 pentru deschiderea unui bulevard și construirea de edificii publice."
În 1869 - 1870 se reia Proiectul pentru exproprierile necesare rectificării și facerii cheiurilor Dâmboviței în Capitală pe o lărgime de max. 100 metri.
Studiile începute în anul 1865 s-au îndeplinit și urmează a se aplica în 1870, conform prevederilor din 183166).
În august 1879 Primăria orașului București hotărăște punerea în executare a canalizării și regularizării cursului Dâmboviței, lucrare pentru care se anunță licitație publică pentru data de 10 septembrie a aceluiași an.
Proiectele sunt făcute de Corpul tehnic al orașului și modificate și puse de acord cu recomandările Consiliului Tehnic din Ministerul Lucrărilor Publice. Se prevăd lucrări de adâncire a albiei Dâmboviței, de rectificare a cursului acestei ape, lucrări de zidărie pentru cheiuri, precum și ridicarea a patru poduri, totul în valoare de 4 milioane. Se apreciază că lucrările de expropriere vor costa mai mult decât se anticipase.
Acum se cere autorizațiunea începerii lucrărilor și trebuie să se țină seama de

efectuarea licitației la termenul stabilit, așteptându-se antreprenori ofertanți din toate unghiurile Europei. Totul trebuie grăbit, întrucât lucrările de canalizare și de distribuție a apei sunt strâns legate de adâncirea Dâmboviței.
Se precizează că proiectul așa cum se prezintă el spre aprobarea prevede transformarea Dâmboviței într-un adevărat canal de navigație internă, analog canalelor din alte țări, așa cum este, de pildă, canalul de navigație de L'Ouriq din Franța, făcut în anii din urmă aproape în același condiții.
Acest canal este susceptibil să se prelungească până la Dunăre, urmând valea Dâmboviței și cea a Argeșului; Corpul tehnic al Primăriei a și făcut oarecare studii preliminare în acest sens însemnate pe "Planul general al cursului Dâmboviței" și în materialul alăturat. Acest canal nu va consta mai mult de 2000000. Primăria are intenția să studieze chiar definitiv facerea acestui canal.
Prelungirea canalului privește Ministerului Lucrărilor Publice și Ministerul de Interne și suntem siguri - scrie primarul către ministrul afacerilor interne - că veți binevoi a lua măsurile ce veți crede de cuviință ca această mare idee să se ducă la îndeplinire...
Prin Jurnalul nr. 314 din 4 august 1879 al Consiliului Lucrărilor Publice se arată că planurile de aliniere și regulare a Dâmboviței modificate de Primărie au fost aprobate absolut fără nici o modificare de către eminenții ingineri străini Lalann, Culmann și Burkly Ziegler și care să se aprobe de îndată pentru a se putea trece la expropieri.
Pentru trasarea noii albii de la Grozăvești la Vitan se demolează pe partea dreaptă a Dâmboviței 192 proprietăți și pe stânga 182. O corectură considerată ca fiind binevenită se operează în zona Spitalului Brâncovenesc, la cererea Eforiei Spitalelor.
Prin licitație, execuția lucrărilor revine inginerului Alexandr Boisquerin, antreprenor francez, pentru suma de 3351000 lei. Lucrările încep la 2 noiembrie 1880 și durează până la 1886. Albia râului se adâncește cu 6 metri, amenajându-se și două căderi de apă, la Grozăvești și Vitan. Pe fundul apei s-a fixat o podină din elemente de stejar așezate pe grinzi și piloți, alia râului având posibilitatea, după calcule, ca în urma rectificărilor să transporte un debit de apă de 8 mc/s la nivelul minor, iar la cel major, până la nivelul splaiurilor, 22 mc/s.
Primarul Cariagdi se mândrește că a găsit în sarcina Primăriei trei proiecte mari - Canalizarea Dâmboviței, Alimentarea cu apă a orașului și Reconstrucția treptată și sistematică a pavajelor - proiecte pe care le-a adus cu succes la bun sfârșit, cu garanția unui împrumut de 15150000 lei aprobat la bun sfârșit prin Decretul 1752 din 10 iulie 187867).
Pentru savanta și conștiincioasa lucrare ce au prezentat inginerii Culmann, decanul Politehnicii din Zurich și Burkly-Ziegler, inginerul șef al orașului Zurich, ca experți chemați de Primărie pentru proiectele rectificării Dâmboviței, canalizării orașului și aducerea apei, drept recunoștință pentru stăruința lor se propune să li se confere Crucea de Ofițeri ai Stelei României.
Domnul Alburquaque dorește și el a participa la licitația ce se va ține pentru lucrările de înfrumusețare a orașului București. Este vorba de canalizarea orașului licitată la 28 august și 4 septembrie 1881, pentru lucrările de canale noi, executate în beton.
Depune ofertă și "Compaigne Marseillaise de Ciments du Midi", care și câștigă cu oferta sa avantajoasă, acceptând o reducere cu 15% a devizului. Se primesc însă ca concurenți și domnii Phipp Holtzmann, Ioan Suss, Gaiser, Cammer et Comp., Freind, Societatea Română de Construcțiuni și de Lucrări Publice, cu îndatorirea de a prezenta un inginer care să fi lucrat în astfel de materie, Union Bern și M. Papadopolu68).

ALIMENTAREA CU APĂ

Alimentarea cu apă a constituit totdeauna una dintre cele mai grele probleme ale Bucureștilor. Unele izvoare se aflau totuși de-o parte și de alta a Dâmboviței, cărora se adăugau apoi numeroase puțuri de pe toată aria orașului.
Un hrisov referitor la cișmelele orașului datează chiar din anul 1799. În 1814 Caragea dă și el un pitac asemănător, urmat de un altul din 1828. Reiese că la 1814 se aflau în București 18 cișmele. Datele de detaliu de la acea dată arată că apa era adusă de la Ciocănești și Crevedia. Venea într-o hasna la cișmeaua lui Mavrogheni și curgea la alte două cișmele ce erau sub casă; tot sub casă era și un havuz mare cu șapte vase, din care apa trecea apoi în oraș, la locul lui Manea Brutaru în Herăști.
La săparea temeliilor casei lui Cocorescu de pe Podul Mogoșoaiei s-a găsit în anul 1840 o boltă de zid făcută din vechime pentru cișmea. Cercetările municipalității împreună cu arhitectul Faiser nu pot stabili vechimea acestei bolți, reținînsă că acest canal poate fi repus în funcțiune69).
Încă din anii 1832-1834 se pusese problema să se aducă din Europa un meșter pentru cișmele70). Tocmai în acest sens se înscrie aducerea în țară, în 1840, a inginerului Marsillon Jean Baptiste și a lui Gilbert mecanicul. Marsillon este autorul proiectul pentru acea casă a "stabilismentul fântânilor" care trebuie să se ridice pe malul drept al Dâmboviței după anul 1845, în spatele Agiei. Proiectele respective, care ni s-au păstrat redau în detaliu instalațiile respective și toate datele legate de realizarea lucrării.
Știm că lucrarea s-a pus în funcțiune cu succes la 21 sept. 1847 așa cum se prevăzuse și a funcționat până către deceniul al VIII-lea al secolului XIX-lea. Realizarea ei se face cu sprijinul lucrătorilor de la Teatrul național și de la Grădinile publice, colaborând cu inginerul Zanna, inginerul Petre Tabai, picherul Rusulescu și cărămidarii de pe Podul de Pământ, care îl ajută să pregătească puzzolana artificială pentru temelia "pompelor de foc", folosind huma adusă din satul Roșu, varul de Sirna, preparând astfel betoanele care vor fi folosite pentru fundațiile Teatrului național și basinele din grădina publică Kiseleff și canalul Cișmigiului.
Concomitent s-au folosit însă și alte surse de apă care trebuiau să alimenteze numeroasele cișmele care se ridică în vatra orașului în perioada anilor 1850-1860. De modul cum arăta o asemenea cișmea, ca plastică arhitecturală, ne demonstrează fântâna de piatră de la biserica Amzei, până mai de curând aflată în funcțiune.
În anul 1837 se propune Primăriei înființarea unui nou rezervor din metal, astfel încât distribuția apei să funcționeze și noaptea. Tot atunci intră în vigoare și primul regulament privitor la taxa pentru distribuția apei cu tarife diferențiate: pentru bucătării, spălătorii, grajduri, șoproane, băi publice și fabrici.
Cum problema apei rămâne încă nerezolvată, pentru București în anul 1862 se prevede înființarea a mai multe fântâni în suburbii și se alocă un fond de 150000 lei pentru a se studia alimentarea Capitalei cu apă de izvoare. De fapt se reia un studiu din anii 1837 cerut de Domnitorul Gheorghe Bibescu pentru aducerea apelor de la Crevedia în 40 fântâni ale Capitalei70).
Se instituie o Comisie din care fac parte arhitectul Cusnovschi, conducătorul Maxențian, inginerul Piersiceanu și Căpățâneanu, directorul școlilor de artă.
În raportul acestei comisii se arată că la Crețulești, pe malul drept al Colentinei s-a dat peste olanele de pământ prin care se aducea apa în Capitală, probându-se că această alimentare cu apă, la care se constată că se racordau și izvoarele de la Crevedia, funcționa prin căderea naturală a apei. Printre izvoarele cercetate figurau și cele de la pădurea Merii Deși, Ciocănești,

Giulești, Rudeni, Podul Bărbierului, Fântâna Ursului, Fântâna Fetei. Se estimează că din aceste izvoare se poate dispune de 10000000 oca apă de izvor pentru Capitală în decurs de 24 ore72).
În paralel se fac demersuri pentru recreearea mai multor puțuri arteziene, unele dintre ele proiectate în zona Cotrocenilor.
Pentru satisfacerea cerințelor de apă potabilă a Capitalei studiază între anii 1862 - 1869 un proiect și inginerul francez, Fraycinet.
Fraycinet încearcă să transforme în 1871 un proiect de îmbunătățirea apei orașului a inginerului Charlier, dar fără succes.
Primarul capitalei, Crețulescu, stăruie în 1872 să fie consultat pentru această lucrare inginerul german Lindley din Frankfurt, care propune un program la care se înscriu mulți ofertanți străini, între care și: inginerul Mounier, pentru asigurarea a 20000 mc de apă extrași din Dâmbovița cerând în schimb concesia lucrării pe 30 ani; inginerii "Rose Green și Slade"; Noris Vantherin.
Din lipsa unui proiect tehnic care să asigure apa pe perioada respectivă și următoare, nici unul dintre ei nu este acceptat.
Pentru realizarea acestei lucrări, Primăria Bucureștilor intră în dialog cu Guilloux, directorul Societății Căilor Ferate Române, care să angajează să prezinte următoarele piese:
- Planul general de nivelare al orașului;
- Studiul distribuirii apelor de alimentație a orașului;
- Studiul canalizării sau construcției canalelor orașului.
Se estimează în Convenția încheiată că inginerul șef al Capitalei este singurul împuternicit să trateze aceste probleme cu Direcția Generală a C.F.R.
Planul general de nivelare al Capitalei se va face în 10 luni, cu ridicarea exactă a râului Dâmbovița pe parcursul orașului, cu cotele de nivelare a fundului, a marginilor, cotele fundurilor sub poduri și fundurile canalelor ce se varsă în gârlă.
Un profil în lung de recunoaștere a talvegului se va face în sus de București, pe lungimea necesară asigurării derivațiunii care se va studia pentru alimentarea orașului, reperând exact deversiunea apelor sale care se aruncă în Brezoaia în canalul de descărcare.
Planul orașului București, redus la axele străzilor sale, va arăta însă exact proiecțiunea fațadelor, monumentelor mai principale, indicate prin numirile lor și schița formei lor, la scara 1:4000.
Primăria va pune la dispoziția d-lui Denize planul actual ce posedă mai cu seamă planul Borroczin și planul Barklay.
Studiul aducțiunii apelor de alimentație în oraș și distribuirea lor va cuprinde:
- Studiul comparativ la fața locului al cuantumului izvoarelor și gârlelor care pot alimenta orașul
- Studiul comparativ al mijloacelor de a ridica apa Dâmboviței în rezervoare pe Dealul Cotroceni, fie prin mașini fixe, fie prin mașini hidraulice, fie prin apeducte
- Un studiu al rezervoarelor, amplasamentului și construcției lor
- Stația de filtrare
- Modul de distribuție la particulari
- Studiul traseului și diametrul conductelor
- Devize și extrasuri
- Redactarea proiectelor
- Studiul complet al canalizării
- Proiecte definitive
- Rezumat
În iulie 1876 se prezintă Consiliului Tehnic un studiu de canalizare a Dâmboviței, iar în luna august se procedează la curățirea canalelor Bucureștilor de pe rețeaua subterană, după cum urmează:
- Podul Mogoșoaiei
- Strada Germană
- Strada Colței
- Strada Pensionatul

- Strada Moși
- Strada Episcopiei
- Strada Clemenței

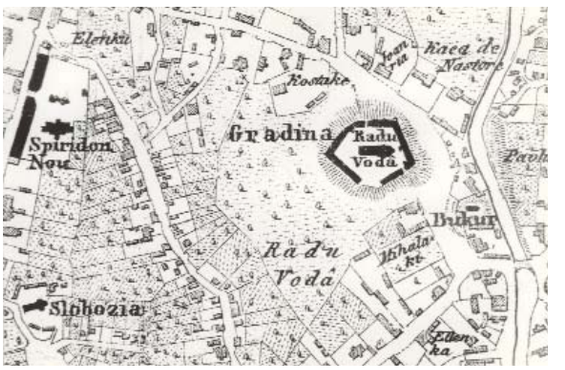
Proiectele prezentate se aprobă de municipalitate cu oarecare condiții, iar prin Jurnalul din 3 iulie se însușesc și de Consiliul de Miniștri cu rezoluția:
"Se aprobă luarea de apă din Dâmbovița, prin derivațiune naturală, la punctul Lungulețu; față de rezultatul sondajelor, se va merge mai sus de moara Cosoba".
Pentru încadrarea în sumele precizate, se cuprinde:
- 3,5 milioane pentru aducerea apelor
- 3 milioane pentru distribuirea în oraș
- 4 milioane pentru construirea canalelor.

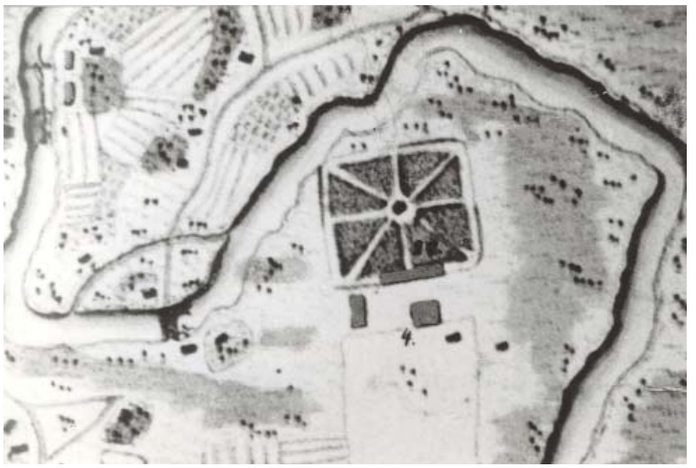
După un an de cercetări atente se prcizează că apa necesară orașului trebuie luată dintr-un loc situat mai sus de Lungulețu, de la 27,5 km și trecerea ei printr-o linie filtrată paralelă cu râul, lungă de 500 metri și lată de 9 metri. Conducta, cu un diametru de 0,90 m, realizată din beton pe primii 7000 m și din fontă în rest, urma să aducă apele până la rezervorul de zidărie de o capacitate de 8000 mc. situat în Dealul Spirei. Un al doilea rezervor trebuia să se construiască la șosea, de 6000 mc. capacitate.
Se ivesc evenimentele anilor 1877-1878 și lucrările intră într-un impas. Se instituie o Comisie de ingineri străini chemați ca experți din care face parte și inginerul Lalanne, inspector general de poduri și șosele din Franța, profesorul Culmann de la școala politehnică din Zurich și Burkli-Zigler, inginerul șef al acestui oraș.
În ce privește captațiunea, aducerea și distribuția apelor, lucrările s-au examinat de P.I. Manovici, Iorceanu și Caputineanu, stabilindu-se că de fapt este vorba de rezultatul unui viciu de contract și se dispune efectuarea plăților cuvenite73).
Studiile lui Ziegler și Culmann începute în anul 1879 se încheie în octombrie 1882, cu aducerea apelor până la marginea Bucureștilor. La această dată Culmann decedează și lucrările urmează să fie continuate de Burki-Ziegler, cu supravegherea inginerilor români Matac, Simion și Giupescu.
Ansamblul lucrărilor cuprindea în principal realizarea unor bazine de decantare descoperite, cu pereți din lemn și filtre de nisip situate în localitatea Bîcu. Apa Dâmboviței, decantată și filtrată era adusă prin apeduct în rezervorul de la Cotroceni, de unde era împinsă apoi în rețea prin pompe acționate cu turbine hidraulice, folosind căderea de apă de 7,00 m creată la Ciurel odată cu completarea lucrărilor de canalizare a Dâmboviței.
Alte expertize ulterioare, ca aceea din anul 1885 făcută de inginerul hidrolog Wilhelm Lindley din Frankfurt, atrag atenția asupra măsurilor de îmbunătățire a acestei instalații, cerându-se refacerea pereților din materiale durabile, reducerea lungimii exagerate a filtrelor etc. S-a recomandat chiar și aducerea apei de munte. A fost nevoie ca instalația existentă să se completeze cu o stație de pompare la Grozăvești, o rețea de distribuție și un rezervor de compensație, toate date în funcțiune în anul 1888.
Lucrarea de la Arcuda a fost preluată de antreprenorul Boisquerin, cel care lucrase și la canalizarea Dâmboviței. Uzina modernă a fost executată de firma Echer-Wiss din Zurich între anii 1885 și 1888, rețeaua de o companie belgiană din Liege, iar Foișorul de Foc de către întreprinderea Thene. în rezervorul de la Foișorul de Foc apa nu s-a ridicat niciodată până la cotele așteptate, nedispunându-se niciodată de presiunea cerută, până în anul 1924.
Între anii 1890 și 1891, s-a încercat și folosirea filtrelor acoperite, dar din greșeala firmei "Glotlyouetea", s-au prăbușit învelitorile chiar în timpul execuției.
Inginerul Elie Radu susține între anii 1898 și 1899 construirea a 20 puțuri care să capteze apele subterane de la Bragadiru, lucrările pentru care se execută numeroase studii, dacă apele acestea sunt potabile. Realizarea lucrărilor cade în sarcina antreprenorilor Dutour și Simon. Cu acest aport calitatea apei destinată consumului orașului Bucurști se îmbunătățește simțitor.

GRĂDINILE PUBLICE

Materialele de arhivă ne furnizează date extrem de importante despre tradiția parcurilor și a grădinilor bucureștene la sfârșitul secolului al XVIII-lea. Harta lui Purcel, de pildă, ne înfățișează numeroase case și palate pe vatra orașului și din împrejurimi prevăzute cu grădini mari anume amenajate, unele concepute în compoziții geometrice, organizate cu vegetație liberă sau cu trasee care îmbină armonios specificul grădinilor arhitecturale cu cadrul peisajului natural, din care nici fântânile, nici oglinzile de apă nu lipsesc. Aceste compoziții se știe că totdeauna erau întregite cu tot felul de foișoare și chioșcuri pretențios lucrate în specificul arhitecturii acelui baroc local din perioada de sfârșit al secolului al XVIII-lea și începutul veacului următor. Grădina lui Mavrogheni cu cișmeaua și chioșcul său conceput în forma unui adevărat palat, este tocmai un exemplu de acest fel. Poate tocmai după concepția parcurilor vremii, sub influența modei preromantismului s-a integrat acestei grădini și moara de vânt despre care se știe că a figurat în acest punct până la evoluția de la 1821.

Înființarea Aleiului Bănesii și a Grădinii Publice de la capătul Podului Mogoșoaiei. Drumul din capătul Podului Mogoșoaia spre Băneasa, un drum vechi domnesc, intră în atenția lui Kiseleff, care dictează facerea lui pentru călătoria cu trăsura, cu plantații de arbori pe ambele părți etc.
În luna mai anul 1832, Sfatul orășenesc organizează licitația pentru facerea acestui aleiu, începând de dincolo de locul grădinii lui Mavrogheni, până la Băneasa. Se angajează de îndată un peisagist francez, în persoana lui Constant ("Constantin") grădinarul, care se ocupă atât de terasamente, cât și de plantarea arborilor decorativi, consolidarea umpluturilor făcându-se cu o mașină de bătut pământul.
Grădinarul Constant fiind însărcinat și cu alte lucrări, printre care și facerea bulevardului ce urcă la Mitropolie, Aleiul Bănesii rămâne oarecum în uitare. În cele din urmă, de acesta trebuie să se ocupe îndeaproape însuși Mihai Ghica, șeful Departamentului din Lăuntru și magistratul orașului București74).
Printr-o notă, Sfatul orășenesc al Capitalei, arată că potrivit articolului 34, aliniatul 2 din Regulamentul Organic, atingător de înfrumusețarea Capitalei, se prevede a se întocmi o "plimbare publică" la capătul podului Mogoșoaiei, unde a fost chioșcul lui Mavrogheni.
Prezedentul Sfatului, C. Roset, cu raportul nr. 1830 din 22 martie anul 1842 arată că a rostit această lucrare acum iar preasfinția sa Părintele mitropolit a și binevoit a citi sfeștania cuvenită în fața deputaților mahalalei, a Sfatului Orășenesc, a staroștilor de corporații și a altor particulari și negutători dintre ci mai însemnați, blagoslovind plugurile și uneltele lucrătorilor care au început a sparge întelenitele brazde ale acelui pământ pentru facerea acestei grădini; 12 salahori s-au ostenit o zi pentru a îndrepta terenul și a curăța ruinările clădirii celei vechi de pe acest loc75).
Se fac demersuri și pentru redobândirea terenurilor înstrăinate de egumenii bisericii; se cere să se preia și hanul cișmelei, deoarece se intenționează organizarea unei piețe în capătul uliței Podul Mogoșoaiei.
Dintr-un raport din martie 1845, reiese că planul șoselei Kiseleff întocmit în timpul "vremelniceștei oblăduiri", cu hotarele de o parte și de alta de câte 40 stânjeni trebuie să se înfrumusețeze cu cheltuiala statului, dar nimic nu s-a făcut în acest sens.
Realizarea acestei lucrări este încredințată peisagistului Meyer, hotărându-se în final că atât Grădina Publică, cât și Aleiul Bănesei să fie tratate ca o operă unitară.
Se pune astfel în lucrare facerea unei grădini publice pe amândoua laturile șose-

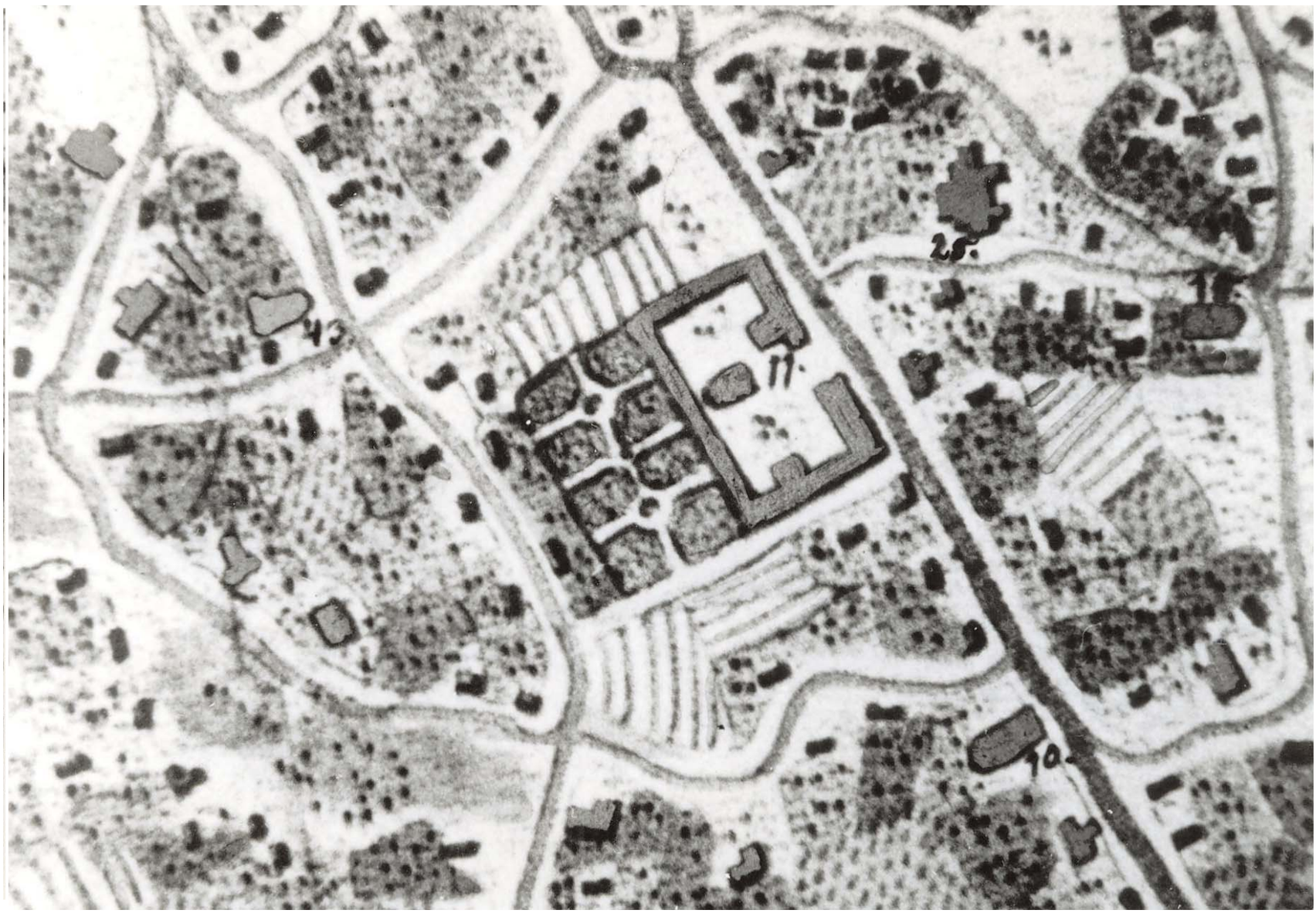


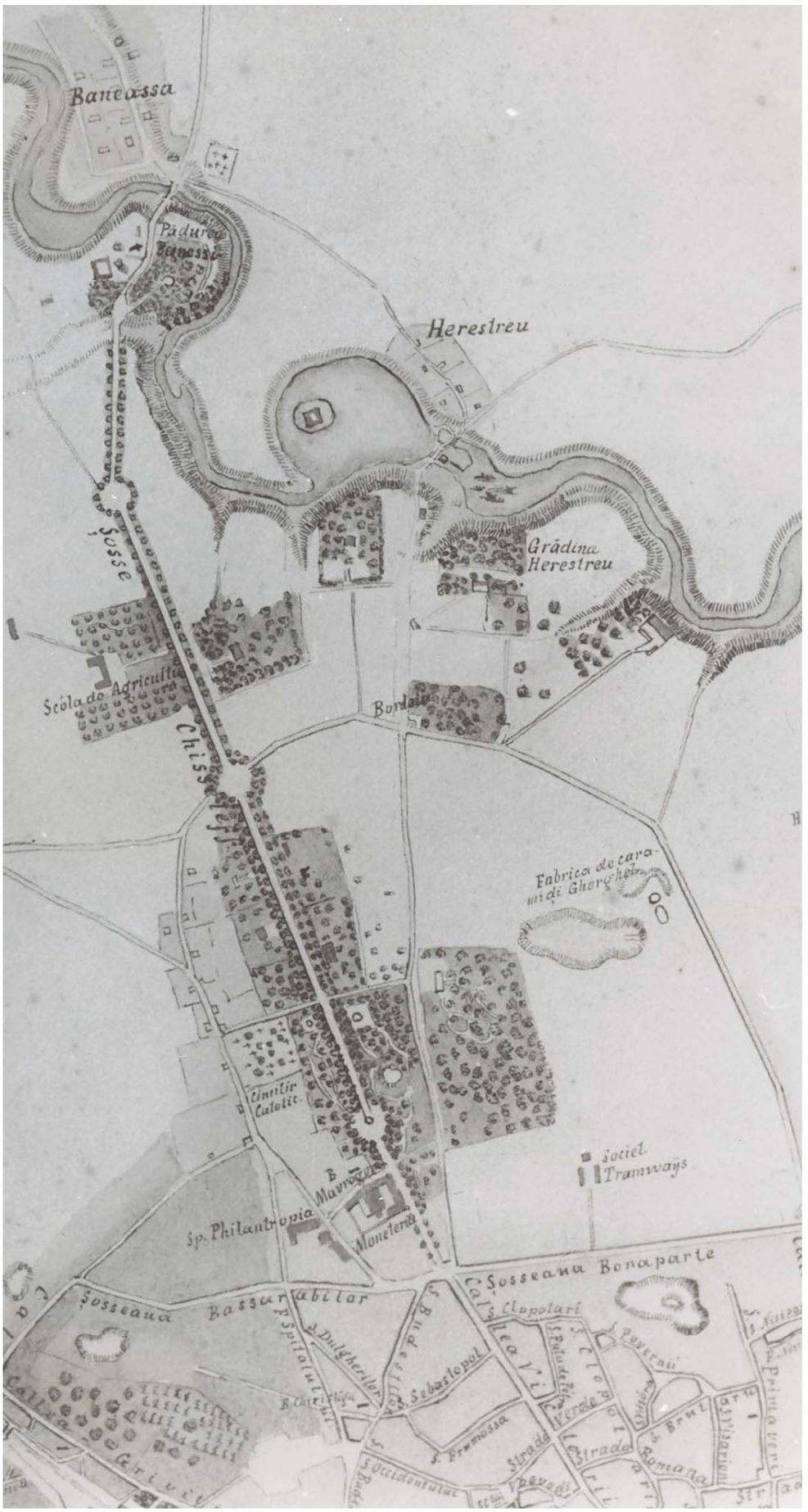


82
86

Tip de grădină amenajată arhitectural pentru o construcție important din vegetație liberă, lotizări, terenuri de cultură, moară, canal de derivație, podișcă etc.), 1789

Ansamblu important al unei grădini amenajate arhitectural bine delimitat față de locurile de cultură, grădinile potagere și vii sau alte plantații de pomi care acoperă în întregime și toate cuartalele învecinate înscrise rețelei de poteci locale, 1789



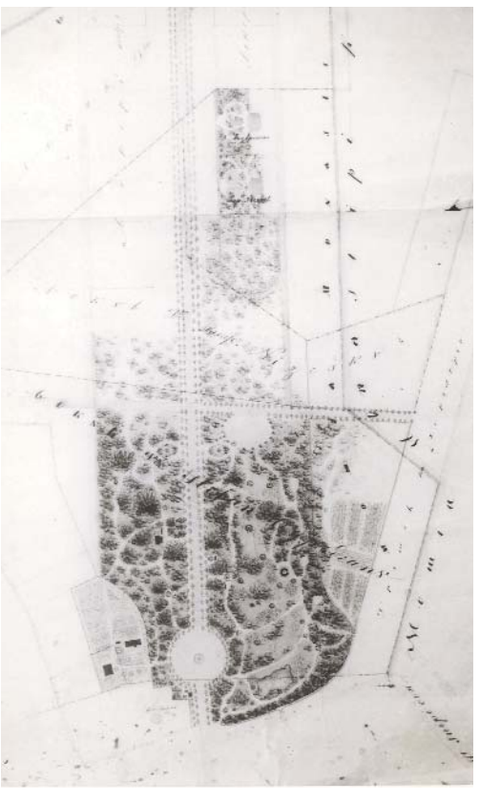

Baneassa
Herestreu
Grădina Herestreu
Sosse
Scóla do Agricultura
Chisseleff
Fabrica de caramidi Gherghel
Societ. Tramwaÿs
Sp. Philantropia
Moneteria
Şosseaua Bonaparte
Şosseaua Bassarabilor
Calea Vicleni
Strada Romana

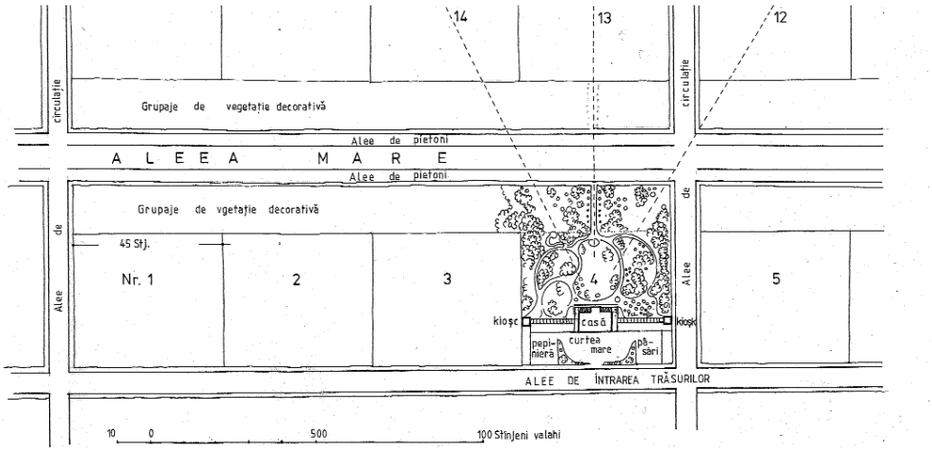
lei, într-o întindere de 360 stânjeni și lată de 40 stânjeni; se cere totodată să se divizeze în parcele de câte 45 stânjeni fiecare laterală a acestei șosele care să se vândă celor interesați spre a-și clădi case de petrecere și grădini după modelul din planul ce se alătură. Cine nu construiește însă pe acest teren în termen de doi ani prevederile planului respectiv, pierde dreptul de proprietate și locul urmează să fie repartizat altei persoane.
Se nădăjduiește ca pe această cale să se realizeze înfrumusețarea dorită, fără ca statul să facă nici un fel de cheltuială76).
Cunoaștem ideea acestui tip de parcelare chiar din planurile lui Meyer, dar nu știm care au fost în final rezultatele dobândite, alte planuri mai târzii, arătând totuși cele mai multe din aceste locuri a fi neocupate.
La o revedere a situației mai sus arătată, în anul 1853, se ia hotărârea ca să se sisteze a se mai da locuri către particulari la șosea, sub nici un fel de condiție, abrogându-se astfel acel Ofis Domnesc nr. 282 din anul 1846.
Lucrarea se realizează potrivit planului conceput de Meyer, la desăvârșirea ei aducându-și contribuția și arhitecții Al. Orescu și Iacob Melic, cu facerea drumurilor, a chioșcurilor, a fântânilor și pavilioanelor cerute chiar de către Domnitor.
Se știe că în anul 1847, sultanul a cerut și el proiectul acestei alei pentru a se face una asemănătoare la Constantinopol.

Grădina Mitropoliei.
Meyer înștiințează departamentul din Lăuntru că a primit ridicrea topografică a terenului Mitropoliei pentru proiectarea unui plan de Grădină Publică. Dar Departamentului nu-i este însă cunoscută această lucrare a Sf. Mitropolii și-l invită a se adresa pentru cererea sa chiar acolo de unde a primit planul.
Nu putem ști despre care grădină este totuși vorba și ce anume s-a realizat în final. Poate fi vorba în cazul de față de amenajarea aleiului Mitropoliei, sau de grădina de pe terasa din spate, specificată ca o amenajare de acest fel în planul orașului din anul 1852. O grădină a Mitropoliei putea fi considerată și bulevardul amenajat în anul 1832 de Constant. Dar, poate este vorba chiar de grădina din jurul Palatului unde locuia Bibescu, amenajarea ei putând fi cerută direct de Domnitor și Mitropolit.

Grădina Cimitirul Bellu.
Se întemeiază prin grija Mitropoliei care răscumpără tot domeniul Bellu, cu casele, grădina, plantațiile și toate terenurile din jur, pentru crearea unui cimitir al Capitalei în afara barierei din capătul uliței Șerban Vodă. Planul topografic al acestui domeniu, întocmit în cererea mitropolitului, consemnează în detaliu ansamblul grădinii acestui palat existent la acea dată.
Amenajarea ansamblului acestui domeniu ca un parc unitar menit să devină un cimitir al Capitalei este însă o operă de durată și face obiectul altor ridicări topografice și operațiuni de lotalizare.
În anul 1858, Ulrich Hofmann, îndeplinitor de Director al Grădinilor Publice, arată într-o notă că el a realizat și Grădina cimitirului Bellu77). Nu știm însă cum arăta această nouă grădină destinată să devină cimitir și dacă în cuprinsul ei a fost integrată și vechea grădină a palatului Bellu, care ființa înainte de anul 1840.
Arhitectul Petre Burelli, ca arhitect al Ministerului Cultelor își aduce și el aportul la realizarea acestui lucru.

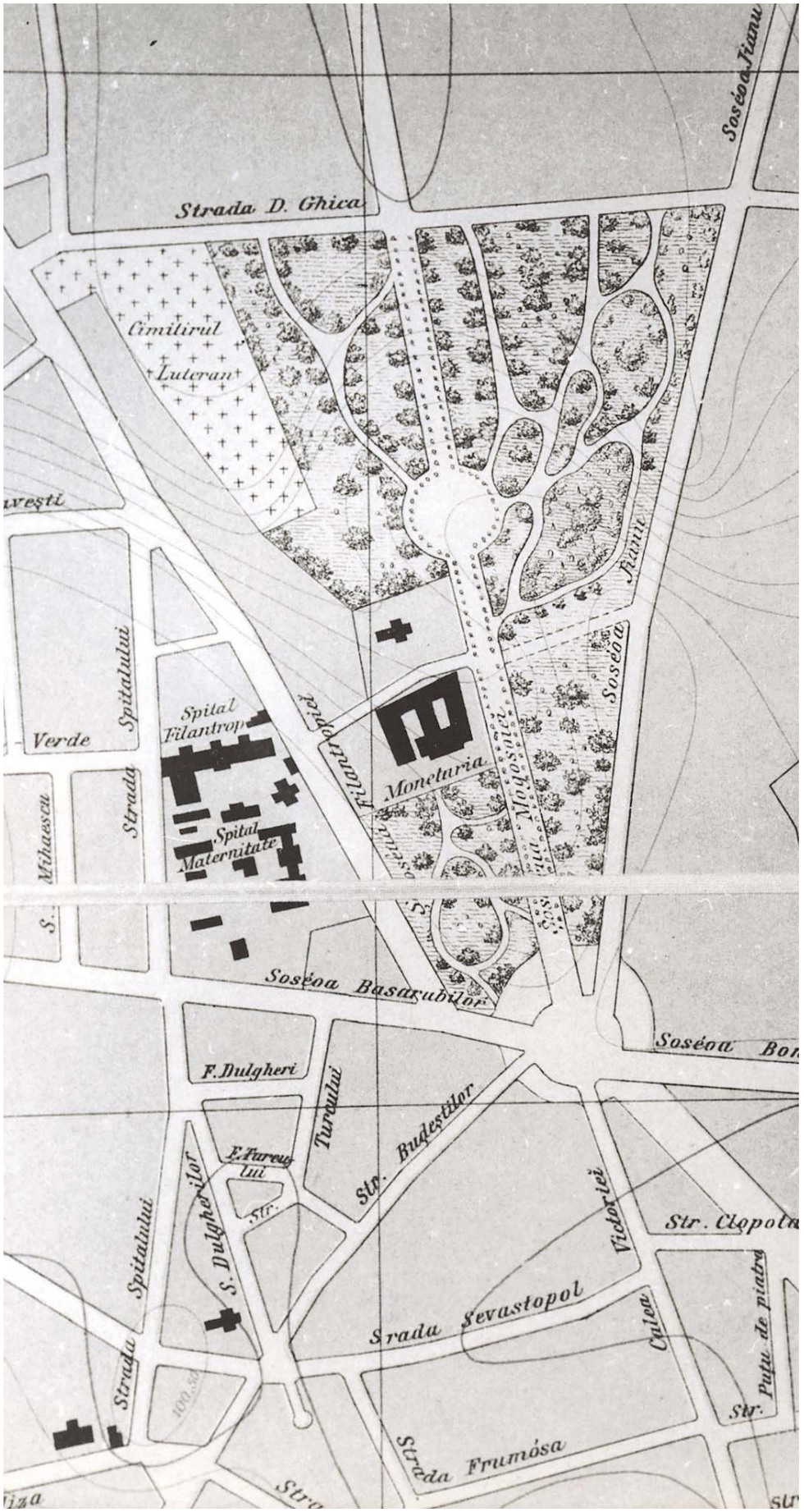
Grădina Spitalului Filantropia. Odată cu construcția Spitalului Filantropia se ia hotărârea ca să se amenajeze și o grădină.
În anul 1849 se apreciază că ar mai trebui a se sădi în curtea acestui spital și alți copaci de pădure, aduși din pădurea Mănăstirea Văcărești de la Tînganu.

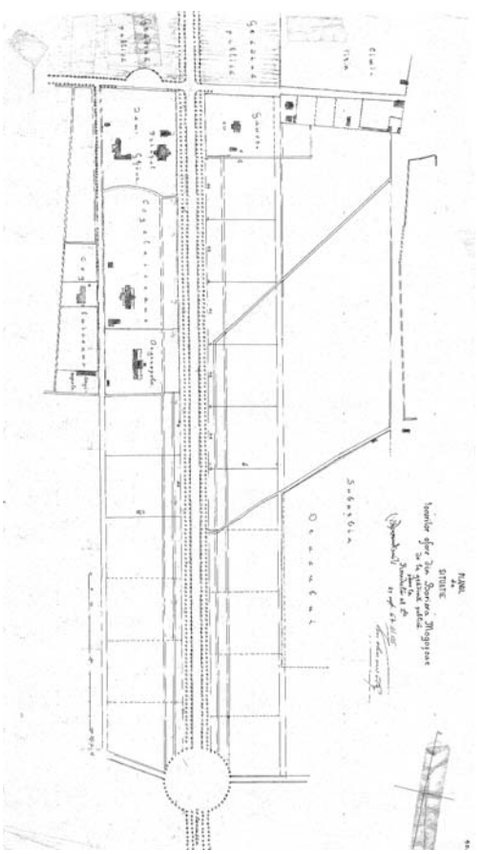


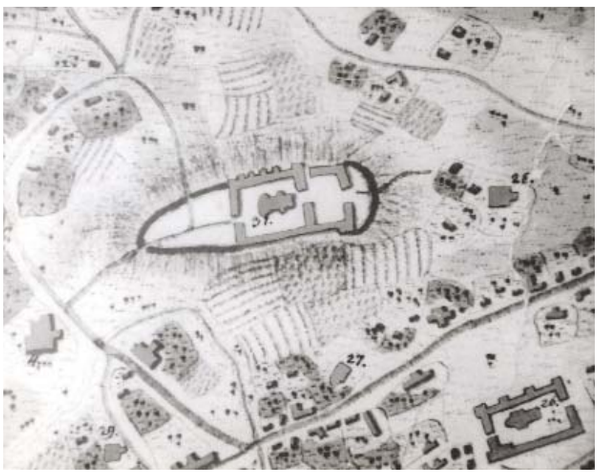


Grădina publică de Sfântul Gheorghe Nou.
După incediul din 23 martie 1847 se stabilește planul de reclădire al orașului cu o nouă aliniere a ulițelor, rezervându-se locul unei grădini la Sf. Gheorghe78).
Lucrările respetive întârzie însă foarte mult, din pricini diferite. Problema grădinii și a pieței respective este reluată abia prin anii 1855 - 1857, odată cu restructurările propuse și pentru piața paraclisului Episcopiei Râmnicului. Ulrich Hofmann, peisagistul, însărcinat cu proiectarea grădinii pe spațiul respectiv, elaborează planul de plantații, de trasarea aleilor și dispunerea altor elemente decorative.
Pe acest plan se însemnează locul bisericii, basenul, aleiul de plopi piramidali, aleiul de gledecii sau de salcâmi, ori de plute negre, boschete de diferiți copaci și tufe exotice, grupe de diferite flori, locuri rezervate pentru așezarea capacelor de repausare etc. Lucrarea respectivă știm că s-a realizat conform prevederilor acestui proiect, de această formă amintind și restituțiile în perspectivă axonometrică ale lui Pappazoglu din anul 1867. În 1862 Luis Lavra, agricultorul, se oferă să întrețină grădina de la biserica Sf. Gheorghe Nou pentru suma de 7000 lei, ofertă care se consideră de către Consiliul Comunal a fi foarte avantajoasă79).

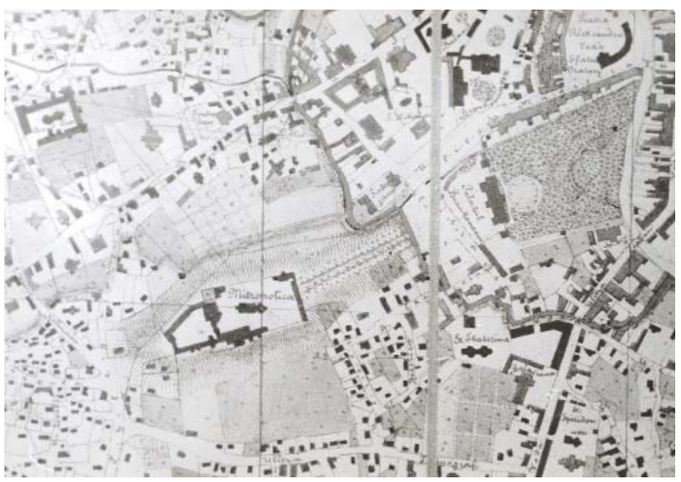
Înființarea Grădinii Publice Cișmigiu.
În anul 1845, martie 19, inginerul idrotec Marsillon przintă planul și devizul pentru secarea bălții Cișmigiului.
Proiectul respectiv este analizat de către Comisia formată de inginerul Balzano, inginerul idrotec Marsillon, inginerul Secției Tehnice, maiorul Borroczin, cu participarea Arhitecților Villacrosse, Schlatter și a lui Meyer, directorul Grădinilor Publice.
Printre altele se prevedea trasarea unui șanț lung de 623 stânjeni și lat de 18 palme, adânc de un stânjen. În cale urmează a se scurge și toate apele de ploaie și din izvoare, pe distanța dintre Podul Mogoșoaiei și Podul de Pământ. Este nevoie să se facă și unele săpături și umpluturi de pământ pentru nivelația ariei orașului.
Inginerul Vairah este orânduit ca ajutor al maiorului Borroczin, să poarte însărcinarea stârpirii bălții. Se ajunge la concluzia că proprietarii trebuie să facă ei împrejmuirea locului cu un șanț adânc și pari.
La 18 iulie 1850, Meyer, directorul Grădinilor Publice, anunță că proiectul pentru construirea grădinii publice Cișmigiu este încheiat, după pregătirile făcute timp de 7 ani; se arată că acest proiect cuprinde diferitele devize și planul amenajărilor, însoțit de patru liste. În două capitole mari se înfățișează distribuția planului și lucrările de executat, astfel încât să se ofere priveliști de vizitare inedite în fiecare sezon și la orice oră, totul amenajat ca un veritabil ornament al orașului. Toate aleile vor fi pavate cu piatră și nisip, practicabile pe orice vreme.
În afară de cele trei intrări monumentale, mai sunt prevăzute și alte accese pentru pietoni. O parte a grădinii lui Pencovici care este inclusă bine în această compoziție, trebuie achiziționată pentru întregirea grădinii publice. În aceeași situație se află și un alt teren particular de pe latura de vest a grădinii, care este ocupat de trei proprietari.
Meyer precizează că execuția acestui plan cu lucrările pregătitoare va dura doi ani.
Plantațiile se vor face în general cu arbori indigeni. Câteva alei principale și câteva idei vor fi marcate cu ornamente de arbuști și flori de grădină. Se prevede realizarea unei "peșteri" cu piatră rustică. Se urmărește a se obține un ansamblu peisagistic din plantații și gazon. Se mai cer 200 bănci bine lucrate și vopsite. Vor trebui cinci poduri, din care două pentru trecerea

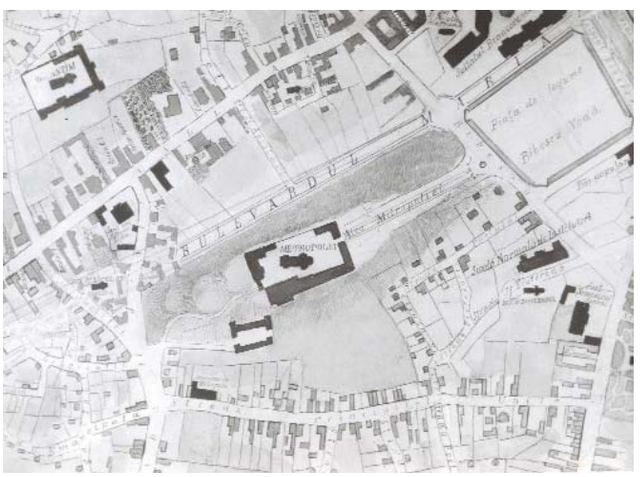

Strada D. Ghica
Cimitirul Luteran
Soséoa Jianu
Spital Filantropiei
Monetaria
Spital Maternitate
Verde
Strada Spitalului
Mihaescu
Soséoa Basarabilor
F. Dulgheri
Turcului
Str. Budeștilor
S. Dulgherilor
Strada Spitalului
Strada Sevastopol
Calea Victoriei
Str. Clopota
Puțu de piatra
Strada Frumósa



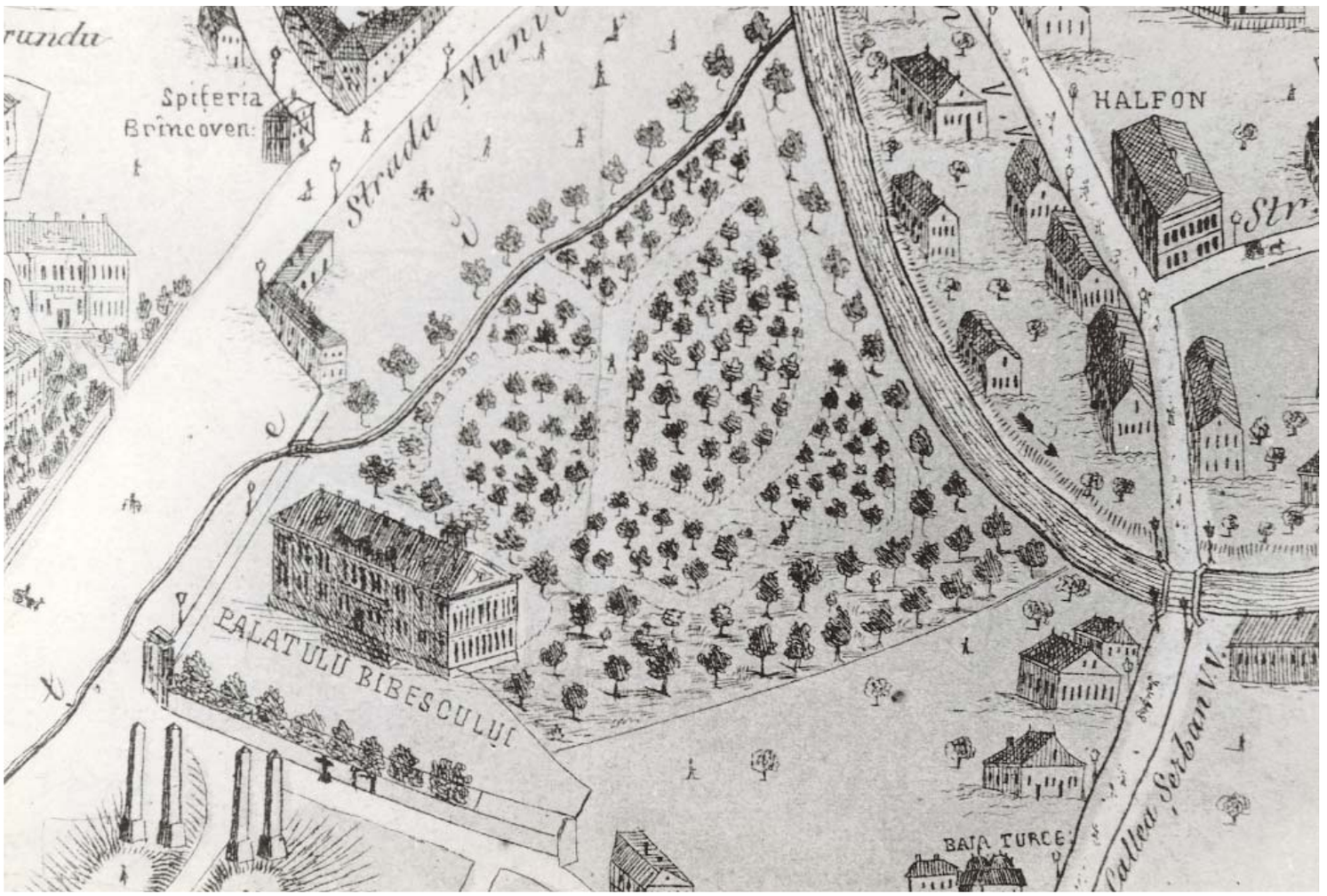


Mitro.
poliea
Gradina
Mitropolia
Nicolai



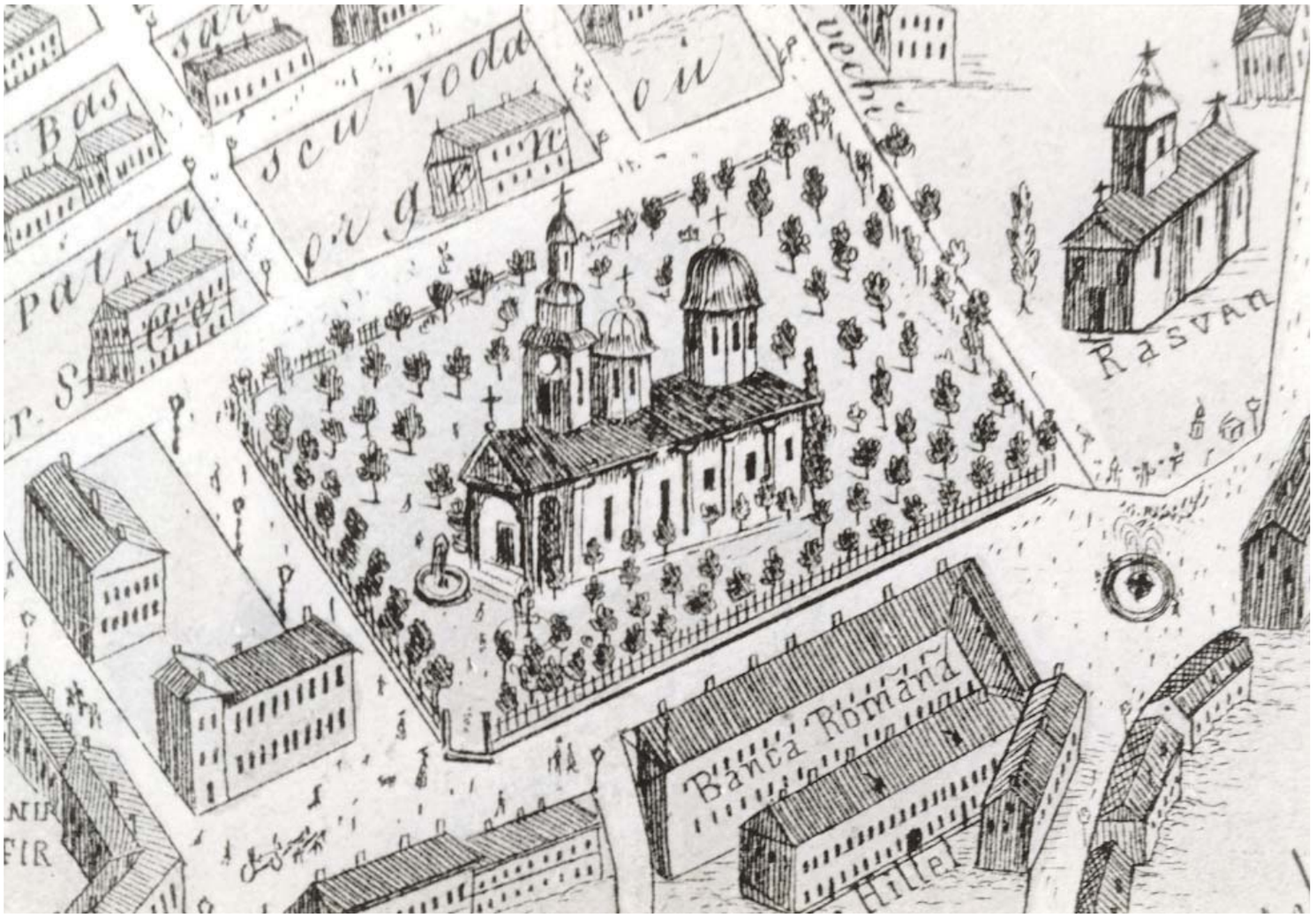


Brankovan:
Golesko
Spital
Han
Golesko
St. Nikolaus
Halfon
Furst:
Palast
Metropolie Berg


Spiţeria
Brîncoven:
Strada Mun
HALFON
Str.
PALATUL BIBESCULUI
BAIA TURCE
Calea Serban V.V.

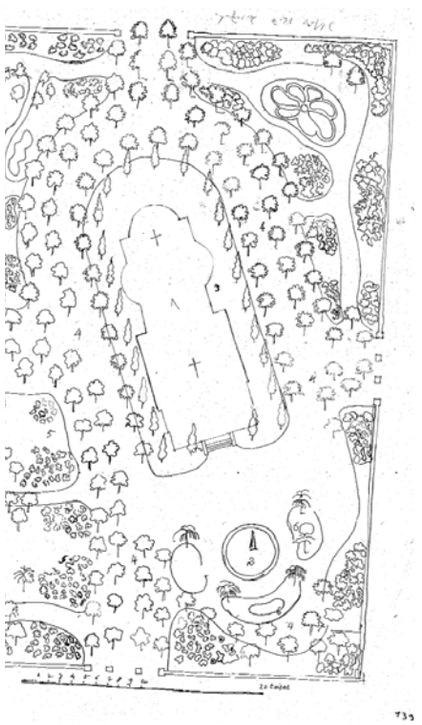
Jancu
Argentoianu
SF. ILIE
DE LA GÎRLIȚZĂ
RAIOVE
Bibescu Vodă
1682
Dărăna
Str. Municipalității
Str. Bibescu
PALATUL
BIBESCULUI
Teren mlăștinos
Drum sub Mitropolie.
MITROPOLIA 1654
1654
ORȘTEASCA ADUNARE
Puț

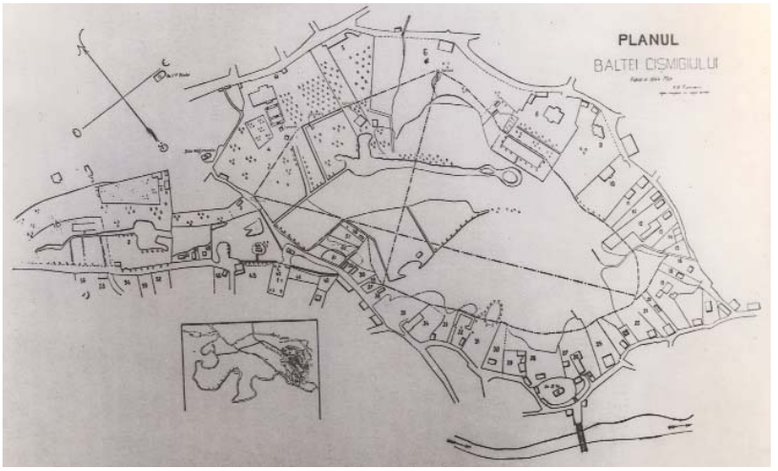
PLANUL
din
MALUL Sft. METROPOLII
Partea spre Ost.
Scara 0,002 = 1,00 Metr.
Proprietatea Falcoianu
Strada
Proprietatea Bibescu
Strada Mitropoliei
Bibescu Vodă
Curtea Sft. Metropolii
Petrescu
Tuncovicianu
Col. Niculescu
Preotul Andreui
Caracașu
SECȚIUNE TRANSVERSALĂ
Bucurescî 1 Octobr. 1872
W. Knechtel



canalului, separând cele două lacuri, bineînțeles prin forma lor boltită permițând trecerea bărcilor.
Pe insulă urmează să se realizeze o statuie de vegetație, poate cea a lui Apollon și să se așeze două vase largi pentru ornarea a două locuri alese.
Nu sunt uitate nici chioșcurile pentru muzică și umbrare. Alte lucrări privesc pavilioanele pentru adăpostirea de ploaie, ecluze pentru purificarea apelor la marginea râului etc.
Se susține ca lucrările să se continue după proiectul prezentat, a cărui începere se consideră că s-a făcut încă din anul 1845, prin curățirea lacurilor și desecarea terenurilor, concomitent cu abordarea multor prevederi din proiectul actual de grădină publică, a cărei poziție centrală în oraș o înscrie printre rarităților Europei80).
În anul 1855 grădina Cișmigiu se constituise deja în formele sale generale; continuă preocupările de permanentă înfrumusețare, de amenajarea intrărilor, corectarea perimetrului, pietruirea aleilor etc. Rămâne însă în atenție deosebită regimul de construcție al clădirilor din jur.
Potrivit prevederilor făcute de Maer se propune cumpărarea locului lui Iancu Dimancea alăturat, dar se preferă lărgirea ariei grădinii prin dărâmarea clădirilor aflate pe locuri ce pot fi dobândite cu terenuri date în schimb; se fac porțile antreurilor acestor grădini, se montează bănci, fanare de iluminat, se reface vasul plutitor de pe lacul Cișmigiu cu numele de "vapor", precum și bărcile de preumblare, se dau în explorare bufeturile și pavilioanele de muzică etc.
În 1864 se cere facerea acelor cinci poduri, două poduri mari și trei mici, care trebuie așezate peste aleul grădinii, conform proiectului întocmitde inginerul Serviciului Tehnic al Capitalei

Înființarea Grădinii de la Cotroceni.
La sfârșitul anului 1851, Carol Meyer, directorul grădinilor publice arată printr-un



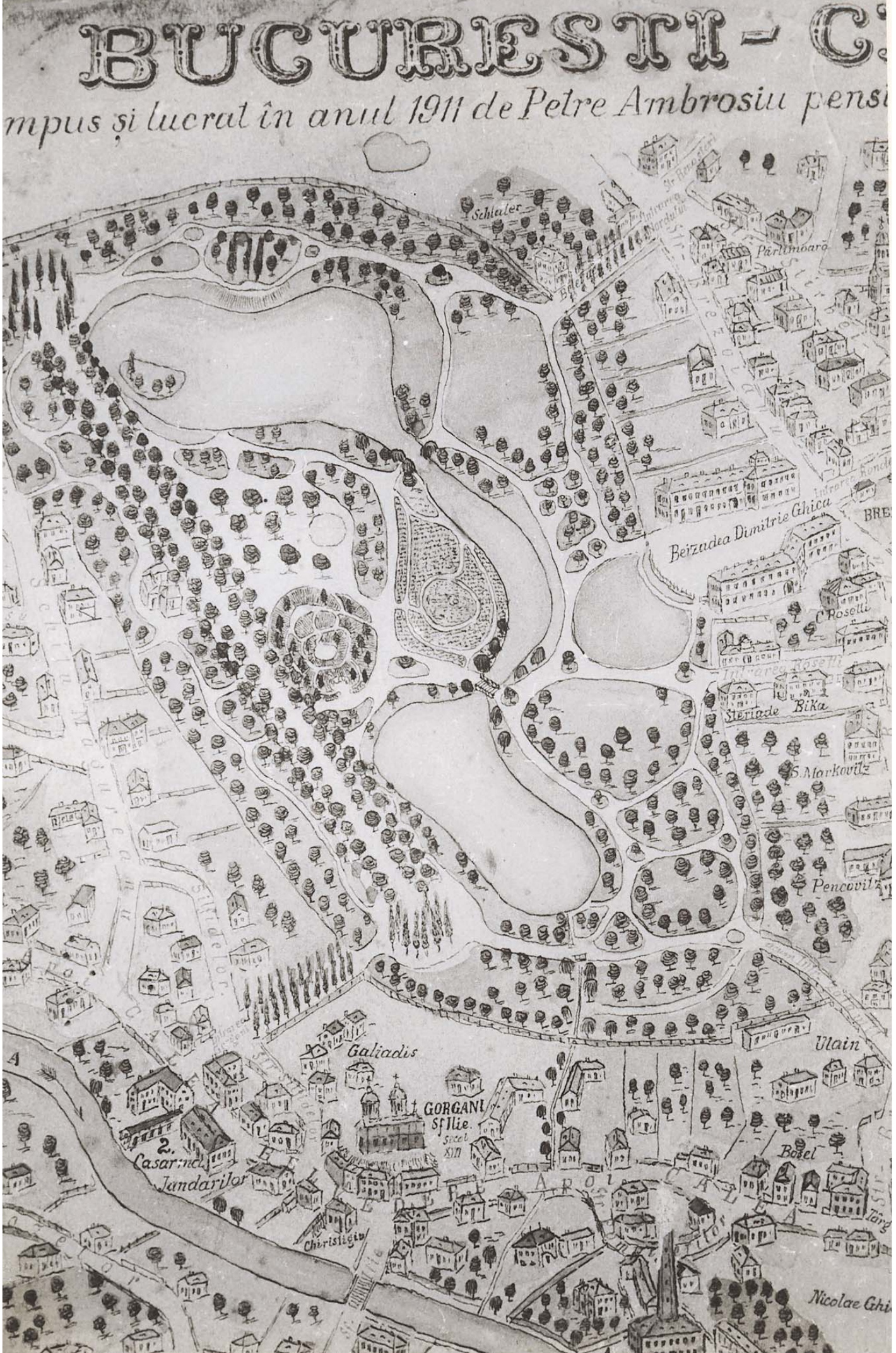

PLANUL
BALTEI CIȘMIGIULUI

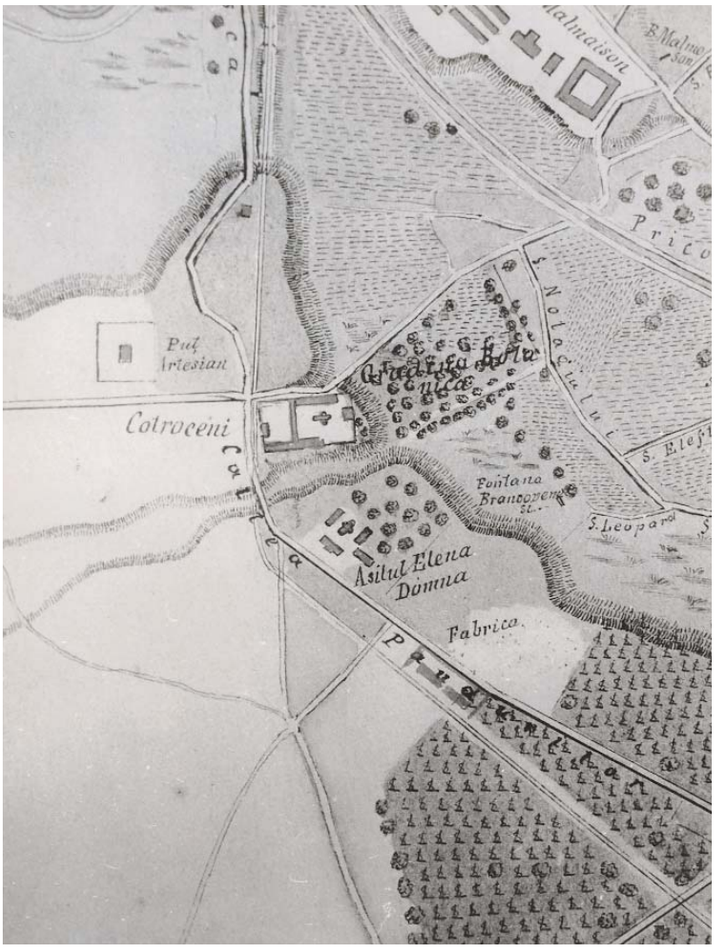
Gradina publika

Skitu Măgur
C. Kretzulesko
Schlatter
Kalvina
Gradina
Publica
Nikolae
Brezuianu
C. Rosetti
Teatru Natio nal
Maria
Sarinda

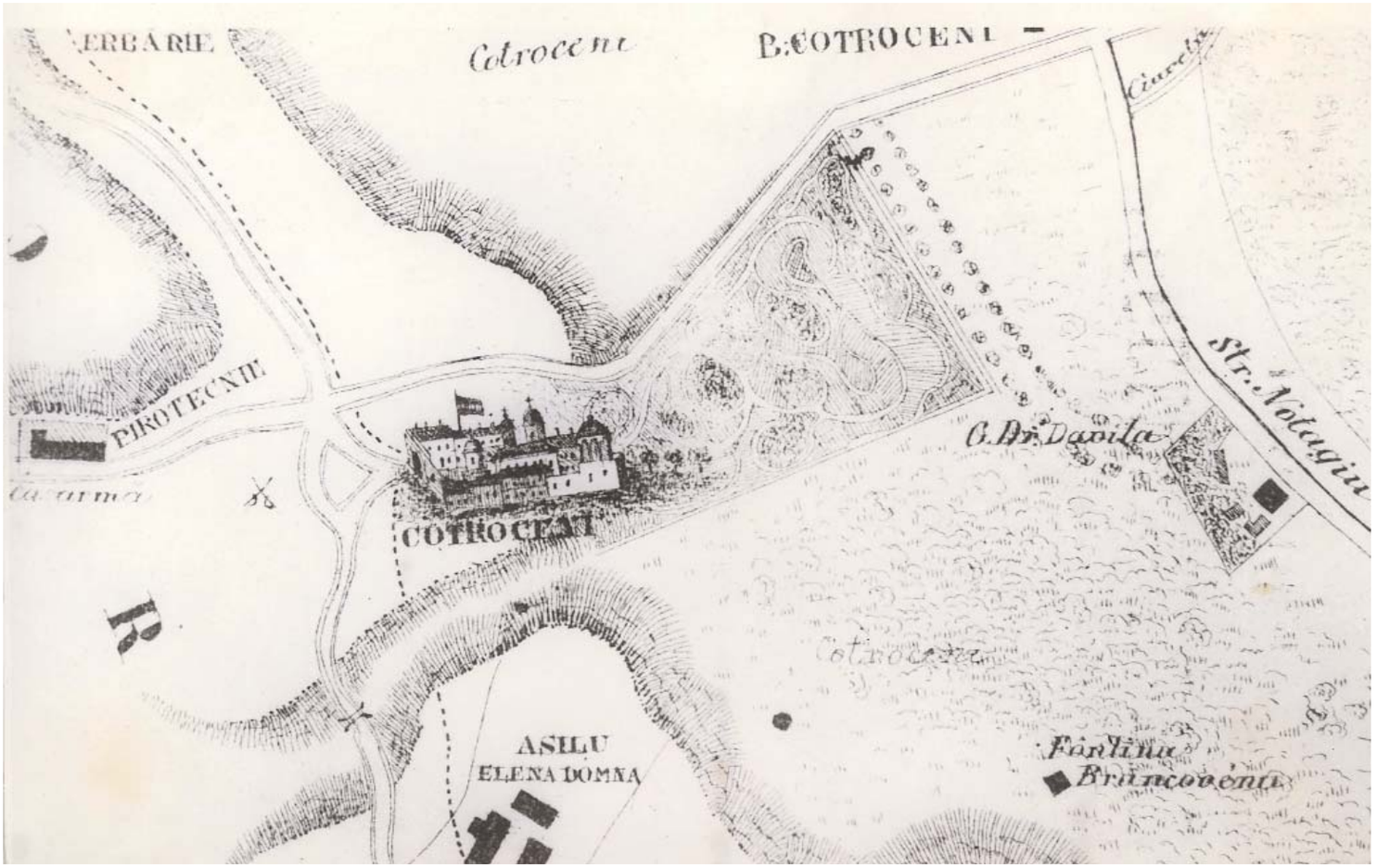
Esculap
Voda
Bulv. Schitu Măgureanu
Str. Berzei
S. Segmentului
S. 11 Februaris
Constantin
C. Plernei
Strada Progresului
Grădina Cișmigiul
Brezoeanu
S. Renașcerei
Strada
Str. Stirbei-Voda
S. Imperiala
Palatul Regal
S. Franclin
Clemenței
S. Boteanului
Strada Vămoei
Str. Coltei
Minervei
S. Palatului
S. Câmpineanu
Walter
Maracinenu
S. Zorilor
Roseti
Strada Sfin Ionica
Teatru național
S. Academiei
Casarma jandarmilor pedestri
Strada Regala
S. Bis.
Gloriei
Str. Teatrului
Str. Sărindar
Str. Noua
Universitate
Bulv. Elisabeta
Universității
Bulv.
S. Domnei
S. Grădina cu cai
S. Gutemberg
Belvedere
Băile Eforiei
Str. Lipscani
Roselor
Str. Corbului
S. Caratti
Str. Apolon
Isvor
Strada
Rinocer
Archiva Statului
Mihai-Voda
S. Carageorgevici
Str. Vestei
S. Domnei
Coltei

Strada Clemenței
Strada Episcopiei
Strada Franclin
Strada Teatrului
Strada Sărindar
Strada Elisabeta
Strada Domnei
Strada Mihai-Vodă
Strada Ion Câmpineanu
Strada Nouă
Strada Biserica Enei
Strada Primăria
Strada Spitalul Colței
Strada Ministerul de Interne
Strada Ion Câmpineanu
Strada Mihai-Vodă
Strada Domnei
Strada Sărindar
Strada Teatrului
Strada Franclin
Strada Episcopiei
Strada Clemenței
Local Parlamentul Tului
Consulta Rasesc
Piața Constantin Vodă
Hotel Bulevard
Hotel Terminus
Hotel Europa
Hotel Dacia
Hotel Metropol
Hotel Splendid
Hotel Ritz
Hotel Palace
Hotel Carlton
Hotel Imperial
Hotel Royal
Hotel Savoy
Hotel Grand
Hotel Central
Hotel Modern
Hotel Continental
Hotel Excelsior
Hotel Majestic
Hotel Plaza
Hotel Ambassador
Hotel Regina
Hotel Victoria
Hotel Astoria
Hotel Bristol
Hotel Waldorf
Hotel Hilton
Hotel Sheraton
Hotel Marriott
Hotel Intercontinental
Hotel Ramada
Hotel Holiday Inn
Hotel Best Western
Hotel Quality
Hotel Comfort
Hotel Days Inn
Hotel Super 8
Hotel Motel 6
Hotel Econo Lodge
Hotel Rodeway Inn
Hotel Travelodge
Hotel Howard Johnson
Hotel Knights Inn
Hotel Red Roof Inn
Hotel Budget Host
Hotel Scottish Inns
Hotel Value Inn
Hotel Americas Best Value Inn
Hotel Econo Lodge Inn & Suites
Hotel Rodeway Inn & Suites
Hotel Travelodge Inn & Suites
Hotel Howard Johnson Inn & Suites
Hotel Knights Inn Inn & Suites
Hotel Red Roof Inn Inn & Suites
Hotel Budget Host Inn & Suites
Hotel Scottish Inns Inn & Suites
Hotel Value Inn Inn & Suites
Hotel Americas Best Value Inn Inn & Suites


BUCURESTI - C
mpus și lucrat în anul 1911 de Petre Ambrosiu pensi
Schlaler
Pârlimoara
Beizadea Dimitrie Ghica
C. Roselli
Steriade Bika
S. Markovitz
Pencovitz
Galiadis
GORGANI
Sf Ilie
Secol XVII
2. Casarma Jandarilor
Chiristigiu
Ulain
Bosel
Nicolae Ghi



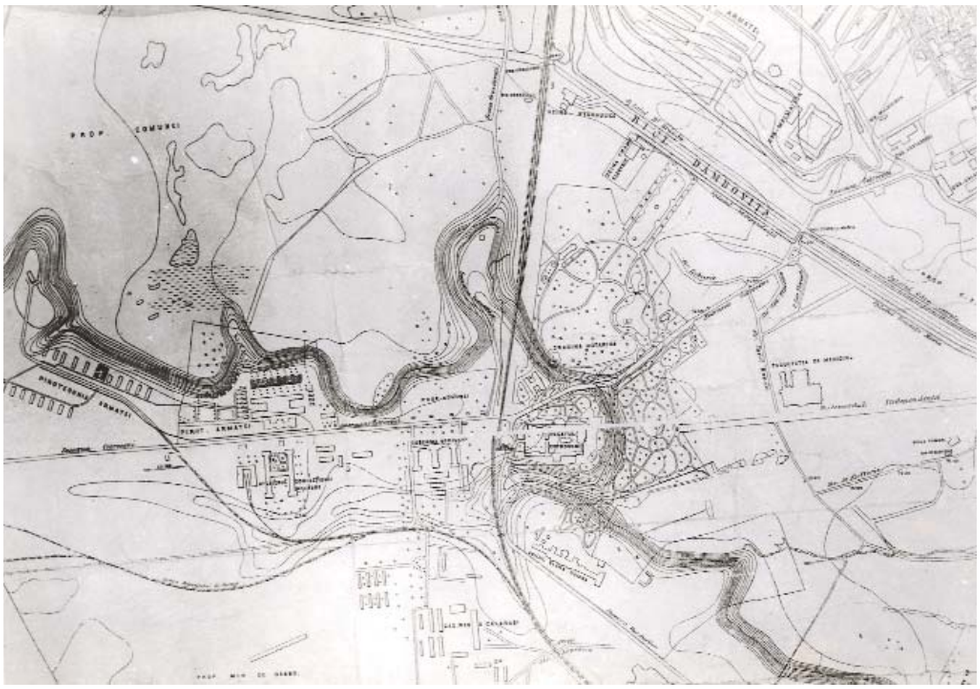
referat că prin "verbalicească poruncă" a primit însărcinarea Măriei Sale să alcătuiască proiectul pentru plantațiile ce sunt a se face la Cotroceni, în partea de răsărit și miază-zi, știindu-se că încăperile de aici s-au destinat pentru "Palat de vară" al Domnului Stăpânitor.
Anexat referatului se prezintă un plan și două liste, cu un deviz în valoare de 53394 lei.
Departamentul din Lăuntru găsește "covârșitoare" cheltuiala prevăzută deși se argumentează că s-a ținut seama de dorințele înălțimii sale și proiectul s-a închipuit precât au stat cu putință păzind toată economia recomandată de Măria Sa.
Proiectul respectiv rezultă că s-a pus în lucrare de îndată, pe anul 1852 prevăzându-se 2625 zile de lucru, 6 sacagii, un grădinar și doi privighetori.
Printr-o notă se face precizarea că speciile pentru plantații se vor lua de la pepiniera Grădinii Kiseleff și dintre cele ce se vor aduce pentru Grădina Cișmigiu.
O altă listă de plantații de la sfârșitul anului 1852 prevede aducerea pentru Grădina de la Cotroceni, din pădurea Cociocu, a următoarelor specii: 200 jugaștri, 500 corai, 800 ulmi, 600 lemn câinesc, 300 tufani, 600 carpeni, 100 păducel, 100 plop negru.
Din Pădurea Pantelimon a Spitalului Colței se cer: 800 arțari, 500 carpeni, 100 cătină, 1000 sângeri, 500 sălcii.
Din Pădurea Mărgineni a Mănăstirii Dealul: 100 nuci, 300 brazi, 200 măceși, 100 cătină, 150 pațachină, 200 dârmoește, 200 clocopici.
De la Căscioarele: 400 plopi argintii, 500 anini, 400 măceși, 150 porumbari, 300 castani de la Tismana, 250 scumpie.
Lucrările sunt însă întrerupte în anul următor, prin neașteptata încetare din viață a lui Meyer. Domnitorul dispune atunci ca să se sisteze deocamdată orice lucrare care trebuie făcută din nou; rămâne de acum încolo a se face numai întreținerea ei[81].
În cele din urmă, Domnitorul găsește de cuviință că de această grădină întreținută de guvern beneficiază întâi de toate localitatea și ca atare ea trebuie trecută pe seama așezământului de la Cotroceni.
În anul 1872 știm că se prezintă un proiect, refăcut, pentru înființarea unei pompe, cu



bazinele necesare pentru alimentarea cu apă a grădinii de la Cotroceni. Se prevede montarea unei pompe cu manej în puțul existent din curtea Palatului și așezarea de țevi de conducere a apei către bazinuri. Se cuprinde și facerea a două bazinuri pentru alimentarea cu apă a palatului și udatul grădinii.
Pe unul din aceste bazine se va așeza o figură de bronz de la Fabrica Kahle & Sohn din Postdam, iar pe celălalt o figură luată din Cișmigiu.
Inginerul Boiarolu a întocmit proiectul pentru această instalație, dar se cer și unele măsuri pentru scurgerea apelor ce stagnează în Valea de la Cotroceni, așa cum cere Decretul semnat de Carol I din aprilie 1872. Primăria este chemată să desfunde canalele care să conducă apele acestea la Elefterie. Boiarolu cere și curățirea acelui canal de scurgere a apelor ce vin din Grădina Botanică ca și cultivarea luncii respective. Primăria face o întâmpinare, arătând că aceste lucrări privesc statul; pe seama sa se află atâtea canale de desfundat în București pe care nu le prididește.
Grădinarul Knechtel duce și el un deviz pentru plantarea cu platani a Văii Cotrocenilor și înlocuirea plutelor uscate de pe aleea cea mare din Cișmigiu82).

Facerea unei grădini la Catedrala Curtea Veche.
În anul 1863 s-a alcătuit de arhitectul Capitalei, Cusnovschi un nou plan pentru formarea unei grădini în curtea Catedralei Curtea Veche, într-un "chip sistematic", care costă până la suma de 10612 lei - "o grădină sistematică" potrivit cu poziția care o are expusă catedrala.
Consiliul Tehnic văzând proiectul de plantație a curții numitei catedrale Curtea Veche, văzând și observația cuviosului arhimandrit Visarion, care pretinde că partea curții din dreapta ușii bisericii ar trebui să fie liberă pentru circulația poporului și a trăsurilor, iar plantația din afară de curte, de pe trotuare ar fi impropie, și împiedică circulația, aprobă cererea de a se mărgini plantația numai pe partea curții de la linia trasă cu roșu, care este delimitată acum cu un grilaj spre altar83).

Înființarea unei grădini împrejurul și în interiorul Sf. Mitropolii. La 27 septembrie 1875, Î.P.S. Mitropolitul Ungrovlahiei și Primat al



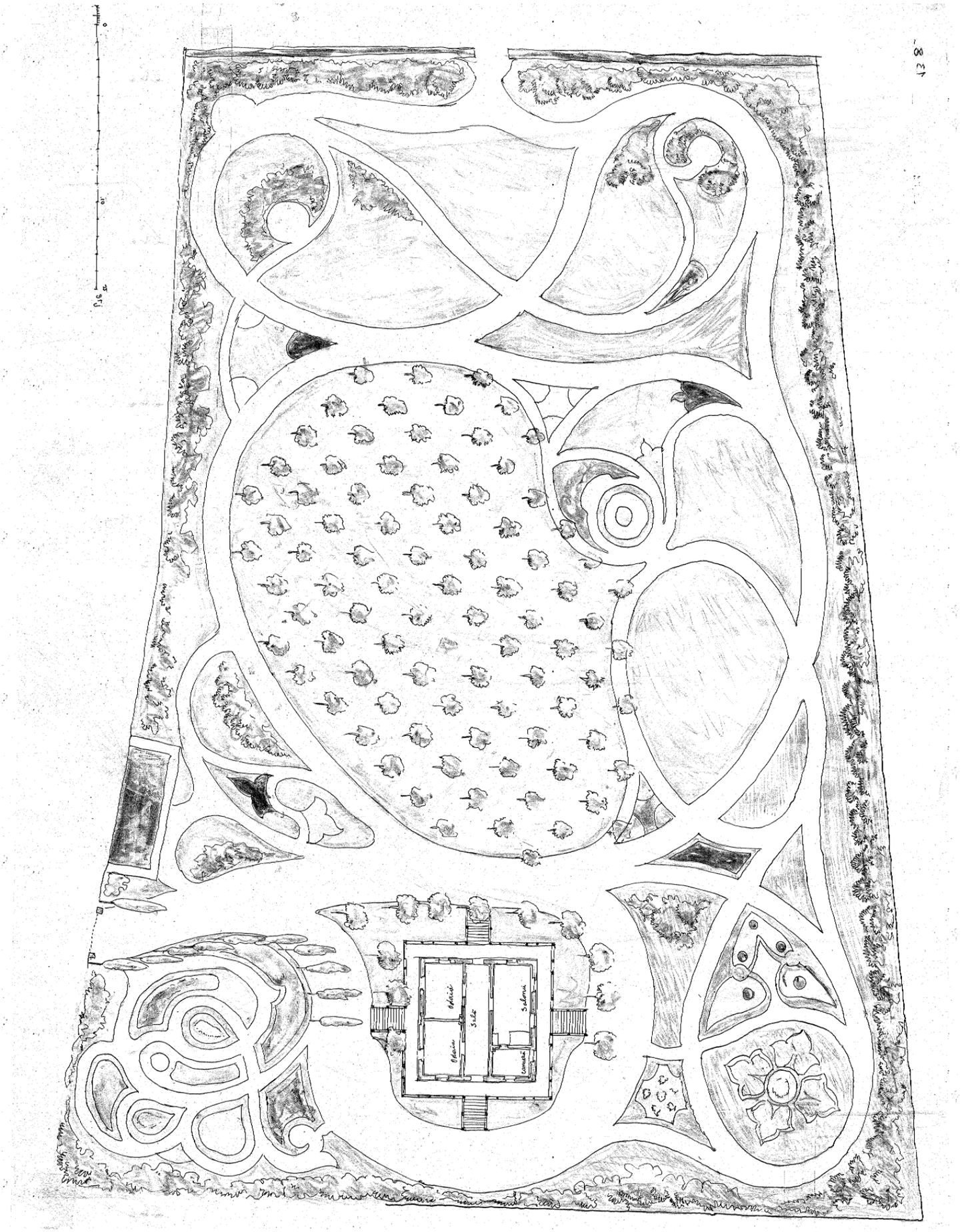
României, arată că dorește a oferi Mitropoliei din București florăria Î.P.S. din Iași și s-au dat ordine a se aduce în București fără plată.
Mitropolitul cere o persoană competentă să facă planul, după înțelegerea ce se va lua cu el, pentru înființarea unei grădini atât împrejurul, cât și în interiorul Sf. Mitropolii.
Din partea Administrației se scrie grădinarului constructor Knechtel să se prezinte de urgență pentru a se înțelege cu Eminența Sa asupra vorbitei grădini.
La 31 martie 1876, inginerul statului din Serviciul de Poduri și Șosele arată că proiectul prezentat de grădinarul constructor nu este altceva decât copia proiectului alcătuit de arhitectul Beniș al Domeniilor Statului, trimis în 2 exemplare, cuprinzând: plan, profilele scărilor, memoriu, deviz.
Se cere facerea unui zid de sprijin, consolidări cu batere de taraci împletiți cu nuiele, umplutură și plantații, consolidarea aleiului început de la scările obeliscului până la rondul ceasornicului de soare. La capătul aleiului, pe lângă obelisc, se va înființa o scară de piatră; dosarul în discuție este depus încă din anul 1871.
La amândouă părțile drumului se va construi un canal deschis din piatră de râu.
Drumul pe alei se va face cu moloz peste care să se aștearnă nisip pietros.
Aleiurile se vor planta cu arbori alternați de tei și salcâmi; salcâmii se vor scoate când teii vor da umbra necesară.
Se va face și o alee boltită, cu șanțuri pe margine, spre partea din spre Filaret.
Se va înființa de asemenea o grădină de pomi roditori, în partea de miază-zi a aleiului, terenul fiind mai întâi nivelat și curățit.
Arborii roditori se vor cumpăra de la o pepinieră care nu este în loc băltos84).

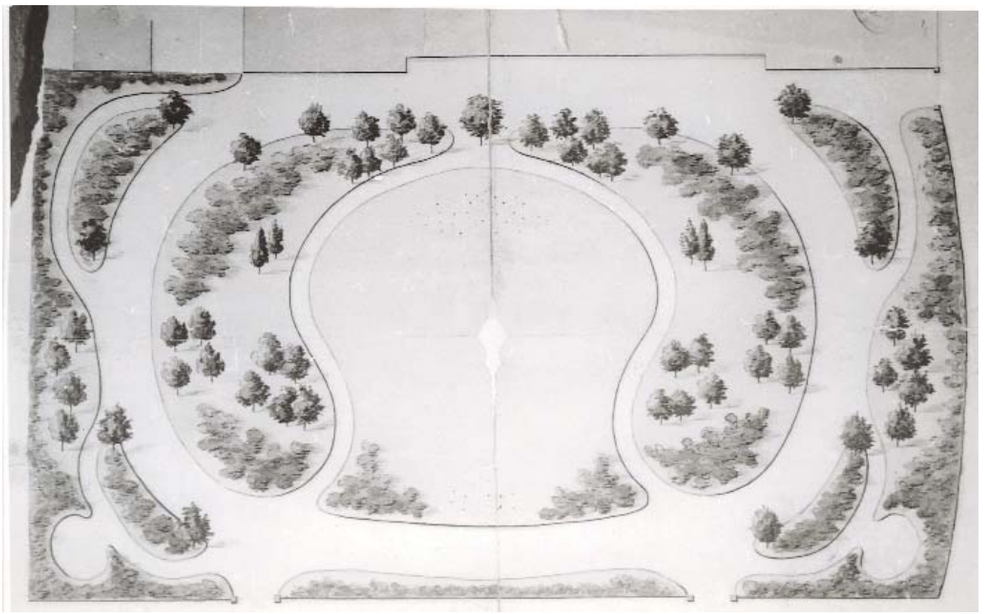
Îmbunătățirea plimbării de la Filaretu. Lucrarea drumului și a caldarâmului cu destuparea canalului până la Dâmbovița.
Face obiectul unor planuri cerute de Departamentul din Lăuntru în iulie 1851.
Inginerul drumurilor din Capitală, Al. Orescu, dă planurile cerute de pregătirea licitațiilor și încredințarea cu condițiile de execuție. Se prevede facerea din nou a caldarâmului de la poarta din dos a Sf. Mitropolii până la caldarâmul din vale, pe o lărgime de 4 stânjeni.
Cum livada respectivă este proprietatea Mitropoliei, toate lucrările ei se vor suporta de Mitropolie, întocmai ca și localnicii de pe ulița ce merge din a Caliții până la Podișcă.
Într-un raport din anul 1857 se arată că pentru îmbunătățirea plimbării de la Filaret, hotărâtă în anul 1851, nu se mai face nimic acolo din anul 1854.
Pentru această lucrare în anul 1855 arhitectul orașului, Burelli prezintă un raport cu observațiile sale. Dar tot pentru această lucrare trebuie să revină în mod asemănător și în anii 1856 și 1857, determinându-l astfel pe Alessandru D. Ghica, caimacanul țării Românești să supuie situația înfățișată Ministerului din

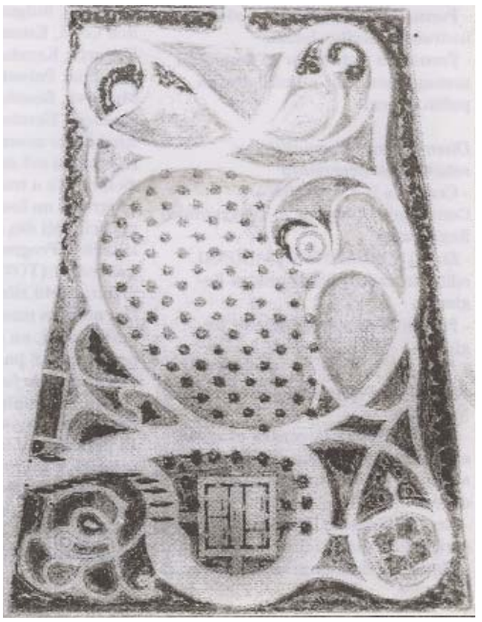
Lăuntru85).

Pentru înființarea Grădini Publice Filaret.
La 26 aprilie 1862, Ministerul Lucrărilor Publice se sesizează de faptul că terenul destinat de Grădină Publică la Filaret continuă să fie ocupat de clădiri particulare.
Se cere să se comunice după ce autorizații și cu ce motive se îngăduie deturnarea acestor locuri de la destinația știută. Dar municipalitatea se desculpa arătând că n-a tolerat asemenea construcții; dimpotrivă, văzând că s-ar fi însușit o parte din acel teren a cerut Ministerului Cultelor o situație a tuturor locurilor de la Filaret pentru a se cunoaște atât întinderea, cât și temeiul înstrăinării. S-au făcut și intervenții pentru oprirea lucrărilor și s-a cerut Părintelui Mitropolit de a nu se mai închiria sau înstrăina locuri din livadă; s-a cerut să nu se legalizeze nici un act de acest fel iar poliția să poprească plantațiile de pomi.
În anul 1864, dintr-o dispoziție dată arhitectului șef al Capitalei vedem că problema amenajării unei grădini care să dea un aspect agreabil terenului de la Filaret, prin înființarea unei grădini corespunzătoare cu poziția în care se află constituie o preocupare a municipalității; se cere arhitectului Cusnovschi să prezinte planurile și devizul aproximativ cu costul înființării grădinii și străzii precum și lista locurilor ce vor fi vândute, numele persoanelr ce urmează a fi expropriate pentru înființarea acelei străzi etc.
Documentația trebuie completată cu o piesă care arată mărimea și costul aproximativ al tuturor clădirilor ce cad pe noua stradă propusă, precum și costul locurilor pe care s-ar putea înființa ziditi, locuri care să fie vândute, pentru realizarea unui fond cu care să se înființeze grădina86).

Înființarea unei grădini botanice în câmpia din josul mănăstirii Cotroceni.
În august 1860, directorul școlii Naționale de Medicină și Farmacie înaintează planul grădinii botanice ce este a înființa în câmpia din josul mănăstirii Cotroceni și cere a se lua dispoziținni pentru pregătire, după deviz.
Se prevede, deocamdată, o îngrădire cu scânduri, nivelarea terenului, acoperirea cu nisip a drumurilor, construirea a trei punți naturale peste canalele de apă, pentru legătură cu grădina palatului Cotroceni etc.
Plantațiile cuprind sădirea a 5000 arbori și arbuști de diferite feluri, cărora se adaugă încă 800 bucăți esențe exotice de arbori și arbuști din pepinierele grădinilor statului.
Devizul respectiv se cifrează la suma de 56425, așa cum arată inspectorul general Davila.
Al. Zanne, inginerul, șeful serviciului tehnic al municipalității aprobă devizul și face cunoscut că executarea lui se poate dirija prin persoana d-lui Hofmann, mai cu seamă că dânsul este și autorul acestui proiect.
Pentru realizarea lucrării, Davilla se adresează Direcției Tehnice să-i fie făcute cunoscut toți arborii și plantele grădinilor







publice, iar grădinarii respectivi să îi și poată arăta, ca să întocmească lista de toate lucrările necesare grădinii87).

Strămutarea Grădinii Botanice și Zoologice a Universității la Cotroceni.
Încă din anul 1872 s-a cedat un loc care aparținea moșiei Cotrocenilor, pentru înființarea unei grădini botanice a Universității din București. Acest loc era însă acoperit cu ape stagnate, înfățișând o situație de netolerat cadrului de vecinătate a reședinței domnești.
Pentru asanarea acestui loc se operează o serie de rigole descoperite și plantații.
Tocmai pentru acest loc, șeful Grădinilor Publice K. Knechtel era de părere că se potrivește pentru înființarea unei grădini științifice, un fel de "jardin des plantes". Dar se ajunge la concluzia că pentru această grădină este mai potrivit terenul din Valea de la Cotroceni situat de cealaltă parte a șoselei, unde trebuie să se facă lucrări de asanare asemănătoare.
La 28.05.1883, P.I. Aurelian ia înțelegere cu D. Brânză, directorul Grădinii Botanice arătând că într-o discuție cu regele au căzut de acord că cel mai bun loc pentru Grădina Botanică este cel din Valea de la Cotroceni; vizavi de cel unde a mai fost această grădină.
Locul respectiv, în suprafață de 18 pogoane și 10 prăjini, aflat în seama Lucrărilor Publice se trece acum în proprietatea Ministerului Cultelor și Instrucțiunii Publice, cu destinația ca aici să se strămute Grădina Publică de la Universitate.
Brânză, Grecescu, inginerul Cerchez și Knechtel șeful grădinilor statului examinând acest teren propun ca ariei respective să i se mai adauge încă unele porțiuni din proprietățile învecinate. Ei cer, de asemenea, mutarea cantonului apropiat, iar terenul în discuție să se împrejmuiască de îndată pentru Grădina Botanică și Zoologică a Universității.

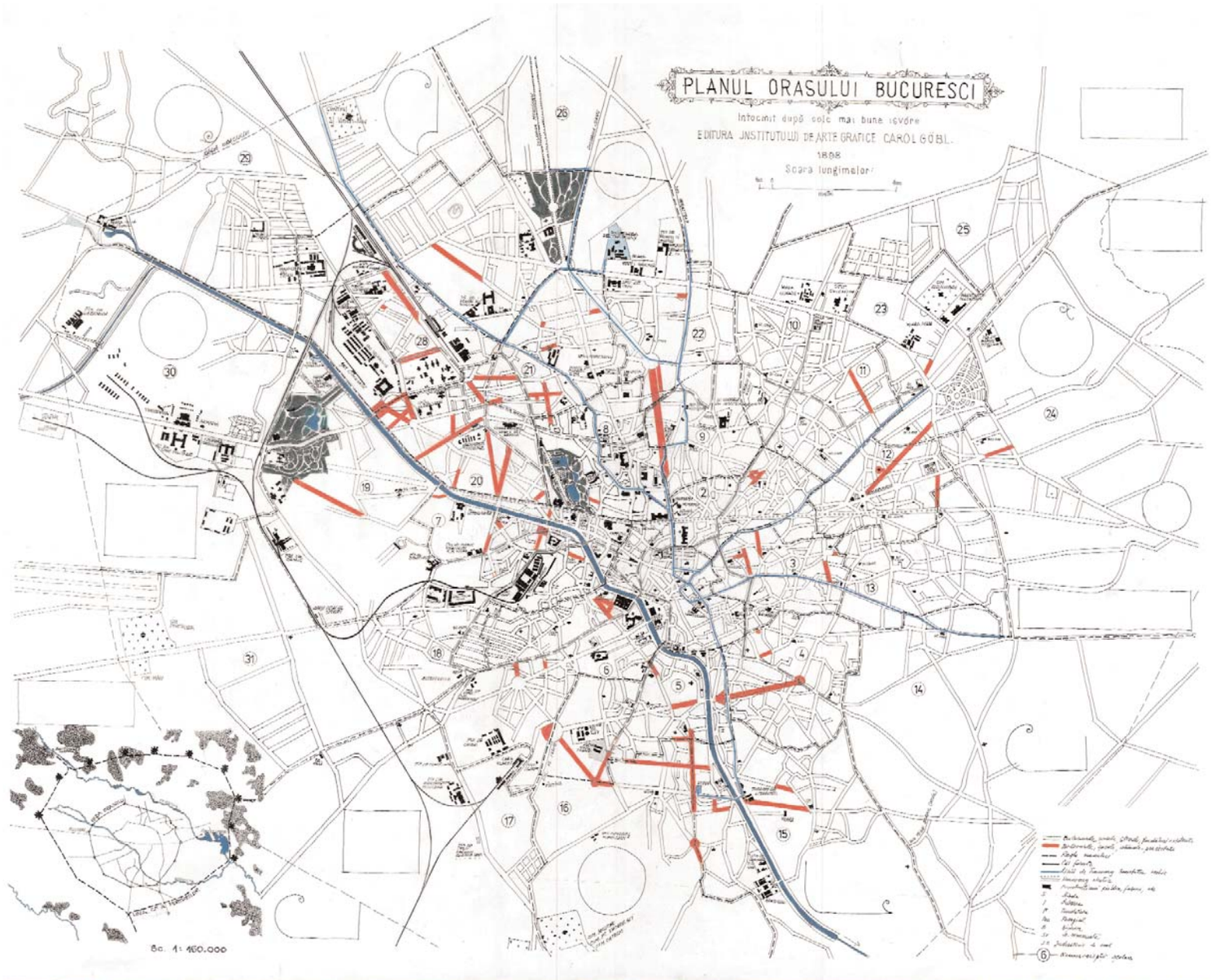
ANDREI PĂNOIU

SITUAȚIA ORAȘULUI BUCUREȘTI LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI XX

Hărțile Institutului Geografic al Armatei din anii 1902-1904 ne înfățișează foarte exact structura reliefului Bucureștilor și a zonelor înconjurătoare, punându-se în evidență rețeaua stradală a orașului cu arterele de penetrație, linia de cale ferată și șoseaua ce reunește cele 24 forturi.
Din aceste hărți reținem regimul de administrare a întregi zone cuprinse între limita marcată a orașului și linia forturilor, în care comunele Progresul, Popeștii Conduratu, Dudești, Pantelimonul, Herăstrăul, Băneasa, Bucureștii, Chiajna și Militarii ne apar ca așezări ordonate, realizate după planuri inginerești. Aceeași situație o înfățișează și alte așezări învecinate, situate în afara perimetrului liniei forturilor ca: Afumați, Ștefănești, Tunari, Otopeni, Mogoșoaia, Buftea, Dragomirești, Ciorogârla etc., toate așezări pentru a căror organizare știm că s-au elaborat planuri sistematice încă din perioada regulamentară și postregulamentară. Cu alte cuvinte, ne aflăm în fața unui rezultat al activității de sistematizare și de organizare a teritoriului înscris într-un răstimp de peste o jumătate de secol.
Pornindu-se tocmai de la această situație de ansamblu consemnată de ridicările topografice efectuate odată cu începutul secolului, vom putea urmări, comparativ, evoluția înscrisă de lucrările din etapele imediat următoare.
Pentru începutul secolului Bucureștii păstrează o notă a lor proprie în care totul pare preocupat de concertele și serbările din grădinile publice, cu o Administrație care se îngrijește atent de plantarea bulevardelor și care din elaborarea de planuri de îndreptarea și alinierea străzilor își face o datorie de capăt. Grădina Botanică se vrea împodobită cu noi construcții ce cer subscripții pentru ridicarea de noi monumente publice; alte proiecte vizează iluminatul, dezvoltarea rețelei de alimentare cu apă și de canalizare, curățirea și adâncirea Dâmboviței, consolidarea malurilor cu diguri pentru a se face față viiturilor.
Acesta este cadrul anului 1906, când se deschide în Parcul Carol Expoziția Generală Română, după modelul marilor expoziții europene. Expoziția aceasta se instituie ca un grandios ansamblu desfășurat pe Câmpurile Filaretului. Palatul Regal cu Geniul Militar, vederea din interior spre Poarta de Intrare cu Palatul Artelor, Arenele Romane, Pavilionul Domeniul Coroanei, Palatul Justiției, Palatul Agriculturii sau Palatul Minelor și Carierelor sunt pavilioane care se arată concepute sub forma unor adevărate ansambluri arhitecturale, toate tratate într-o plastică majoră, care anunță încă de pe acum crearea unui stil românesc monumental.
Reconstituirea Castelului lui Țepeș Vodă, a Arenelor Romane, a golfului luptelor navale sau a redutelor cucerite ale Plevnei se înscriu în firescul romantism târziu propriu națiunii noastre, angajată acum să-și clădească o Capitală modernă.
Și dacă până la Războiul pentru Independență Bucureștii se voiau acel "Helioplis" (oraș al Soarelui), de acum încolo ei trebuie să devină un oraș al statuilor, un oraș grădină în adevăratul sens al cuvântului.
începutul secolului găsește Bucureștii angajați într-o serie de lucrări foarte importante, a căror realizare reclamă fonduri tot mai mari. Completările de la noul edificiu al Casei de Depuneri și de la Palatul Poștelor, construcțiile din Grădina Botanică, clădirea Palatului de Justiție ,numeroasele exproprieri pentru crearea de noi amplasamente, alinierea și corectarea traseului străzilor și a piețelor, proiectele pentru prelungirea liniei ferate Mogoșoaia - Obor și a unei noi căi ferate Filaret - Abator ca și organizarea Expoziției Generale Române sunt doar câteva din lucrările de acest fel ale primului deceniu.
În contextul acestui cadru, Municipalitatea

încurajată de programul Expoziției Generale a Românilor din anul 1906, ia hotărârea lansării unui concurs public pentru sistematizarea orașului București, în tema anunțată înscriindu-se de fapt întreaga problematică a dezvoltării Capitalei.
Tocmai datele problemei, programul și ideile desprinse din studiile prezentate la concurs vor constitui de acum încolo acele jaloane de care trebuie să țină seama planul de sistematizare al orașului aflat în curs de elaborare. Se știe că prin Legea din anul 1894 comuna București fusese obligată să legifereze un plan de sistematizare al orașului până la 1900, dar de abia după acest concurs sunt angajați desenatori iar arhitectul Berendei se însărcinează să studieze "regularea planului orașului".
Între Stat și Primăria Comunei București intervin o serie de schimburi de terenuri și imobile, care lasă mână liberă municipalității să ia multe inițiative.
Pentru a se încuraja construcția de clădiri pe Calea Victoriei, se acordă în 1910 reducerea de impozite pentru toate imobilele ce se vor construi pe fronturile aliniate ale acestei străzi.
Bisericile din București sunt autorizate să vândă din terenurile lor pentru a se clădi pe ele. Ca să-și creeze veniturile cerute, Primăria trebuie și ea să înstrăineze unele terenuri și imobile din proprietatea Comunei.
Tot pentru crearea de venituri pentru Primărie, se înființează un impozit de 4% pentru clădiri și locuri virane, de 5% pentru chirii și hoteluri etc. Impozite se pun și asupra cererilor de a se construi, pentru reparațiuni și împrejmuiri de grădini publice etc.
Din aceste fonduri trebuie să finanțeze diferite acțiuni de înfrumusețarea orașului, ca și costul materialelor și manoperei pentru pichetarea axelor de alinieri, tabelele cu nomenclatura străzilor și numerotarea proprietăților, precum și pentru marcarea punctelor de nivel, reproducerea de planuri, lipiri și cartonări sau lucrări aflate în atribuțiile Serviciului planului, controlului construcțiilor și clădirilor.
Tot din aceste venituri trebuie acoperit și fondul de rulment folosit pentru împrejmuirea locurilor virane, ca și pentru fotografierea și dărâmarea caselor insalubre sau care amenință să cadă.
Prin Decrete, pe baza art. 94 din Legea pentru organizarea comunelor urbane se aprobă:
- Planurile pentru racordarea străzii Cercului cu strada Popa Petre, precum și prelungirea Bd. Ferdinand până la Gara Obor;
- Planul pentru alinierea străzii Costache Marinescu, așa cum s-a votat de Consiliul Comunal;
- Lărgirea șoselei Ciorogârla, Cotroceni, Bolintin, de la 19 la 30 m;
- Alinierea și amenajarea porțiunii din față a Universității, în dosul Statuii Mihai Viteazu, unde se deschide o stradă de 8 m, între strada Academiei și b-dul Colței;
- Sistematizarea cartierului Cotroceni și a străzilor și piețelor adiacente cuprinse între linia ferată, Gara de Nord - Filaret, partea exterioară a Căii 13 Septembrie, a străzii Izvor, a străzii B.P. Hasdeu, Plevnei, șoseaua Basarab până la Uzina hidraulică Grozăvești, cu excepția pentru strada Carol Davila între Cotroceni și promenadă, a cărei lărgime va fi de 14 m;
- Alinierea Căii Moșilor între Cîmpul Moșilor și Piața Sf. Gheorghe cu piețele și străzile adiacente;
- Planurile de lărgire a străzilor cuprinse între Popa Petre și B-dul Colței, trecând prin străzile Maria Rosetti și C.A. Rosetti străbătând blocul între strada Cantacuzino și strada Rotarilor;
- Planul pentru deschiderea mai multor străzi pe locul situat în șoseaua Jianului nr. 16-20 și parcelarea acestui loc;
- Prelungirea străzii Domnița, între Calea

Călărași și strada Mircea Vodă-Lucaci, așa cum s-a votat de Consiliul Comunal;
- Votul Comunei București din 1911, prin care s-a decis a se reveni asupra decretului de aliniere a Căii Dorobanților din anul 1909, pe o lărgime de 24 m, rămânând ca în viitor această stradă pe porțiunea dintre strada Romană și șoseaua Ștefan cel Mare să aibă o lărgime de 20 m, adică cum s-a decretat în anul 1891;
- Planul pentru modificarea alinierii strada Paris, între Calea Victoriei și strada Caragheorghievici;
- Planul pentru sistematizarea porțiunii din Ocolul III și IV cuprinsă între Calea Moșilor, șoseaua Colentina, Popa Nan, țepeș Vodă și raza orașului, precum și planul pentru amenajarea pieței din strada Blănari, micșorându-se piața cu 5 m dinspre strada Lipscani și suprimându-se și scuarul din mijloc.
- Prin decrete regale, în anul 1912 se aprobă alinierea și nivelmentul "Inelului I" (Strada C.A. Rosetti între strada Golescu, strada Cantacuzino și strada Rotarilor și Icoanei) și "Inelului II" (între Moșilor și Dudești, prin strada Traian).
Tot așa, în anul 1913, se aprobă planurile pentru alinierea și nivelmentul Bulevardului Colței (din fața noului ospel comunal și Piața Brîtianu) sau în 1914, se hotărăște corectarea alinierii ansamblului Pieții Regale Carol I).
Exemplele de astfel de legiferări de alinieri devin tot mai numeroase și o reglementare unitară a regimului lor nu se vede decât prin elaborarea unui plan sistematizat al orașului, așa cum se ceruse încă de la sfârșitul secolului trecut.
Datorită completărilor topografice făcute pe parcurs, îndeosebi în anii 1907 - 1909, se întocmește în anul 1911 de către Institutul Geografic al Armatei planul Bucureștilor la scara 1:10000 cu situația exactă a orașului, cu toate rețelele zonelor nou parcelate.
La această dată, Bucureștii Noi erau deja constituiți și aveau și ei ridicat un plan al lor aparte.
Din 1914 până la izbucnirea Războiului s-a întocmit de către Serviciul Tehnic al Comunei primul plan de ansamblu, cu alinierea tuturor străzilor, planul care s-a reluat întocmai și după război.
Deși acest plan reprezintă un pas înainte față de starea haotică dinaintea lui, când străzile aveau câte două și chiar trei alinieri în același timp, se constată că și acest plan este repede depășit și nu mai corespunde avântului de dezvoltare al Capitalei; nevoilor de după Război nu mai corespunde nici acel principiu din trecut, de a căuta să se rectifice și să se îndrepte toate străzile existente, pentru fiecare locuință în parte cerându-se exproprieri sau cedare de teren. Așa-zisul Plan de Alinieri în aceste condiții este departe de a putea fi considerat un Plan de sistematizare. Este clar că pe această cale nu se poate realiza o deosebire netă între străzile cu clădiri simple de locuit și arterele de circulație intensă, fără perspectiva realizării de mari bulevarde, de străzi largi, plantate, de traiecte bine diferențiate.
Totuși, pentru căutarea unor rezolvări imediate această practică continuă. În anul 1924, de pildă, se aprobă planul de modificare a alinierii Pieței Victoriei și Senatului, prilej cu care se aduce o corectare a fronturilor stradale, rotunjiri de colțuri, teșituri etc. pentru crearea unei deosebiri ordonate în fața marii construcții a Senatului. În anul 1925 suprafața Bucureștilor însumează 6000 ha, din care proprietatea Comunei, fără străzi și piețe, era doar de 193 ha, cărora se adaugă cele 580 ha ale Parcului Național de la periferie. Orașul continuă să se dezvolte într-o formă cu totul necontrolată. Pentru a se pune ordine, se ia hotărârea, în anul 1927, să se întocmească planul fotografic al întregii regiuni a Bucureștilor, până la linia forturilor, plan care trebuie să servească ca punct de plecare pentru toate studiile ulterioare.



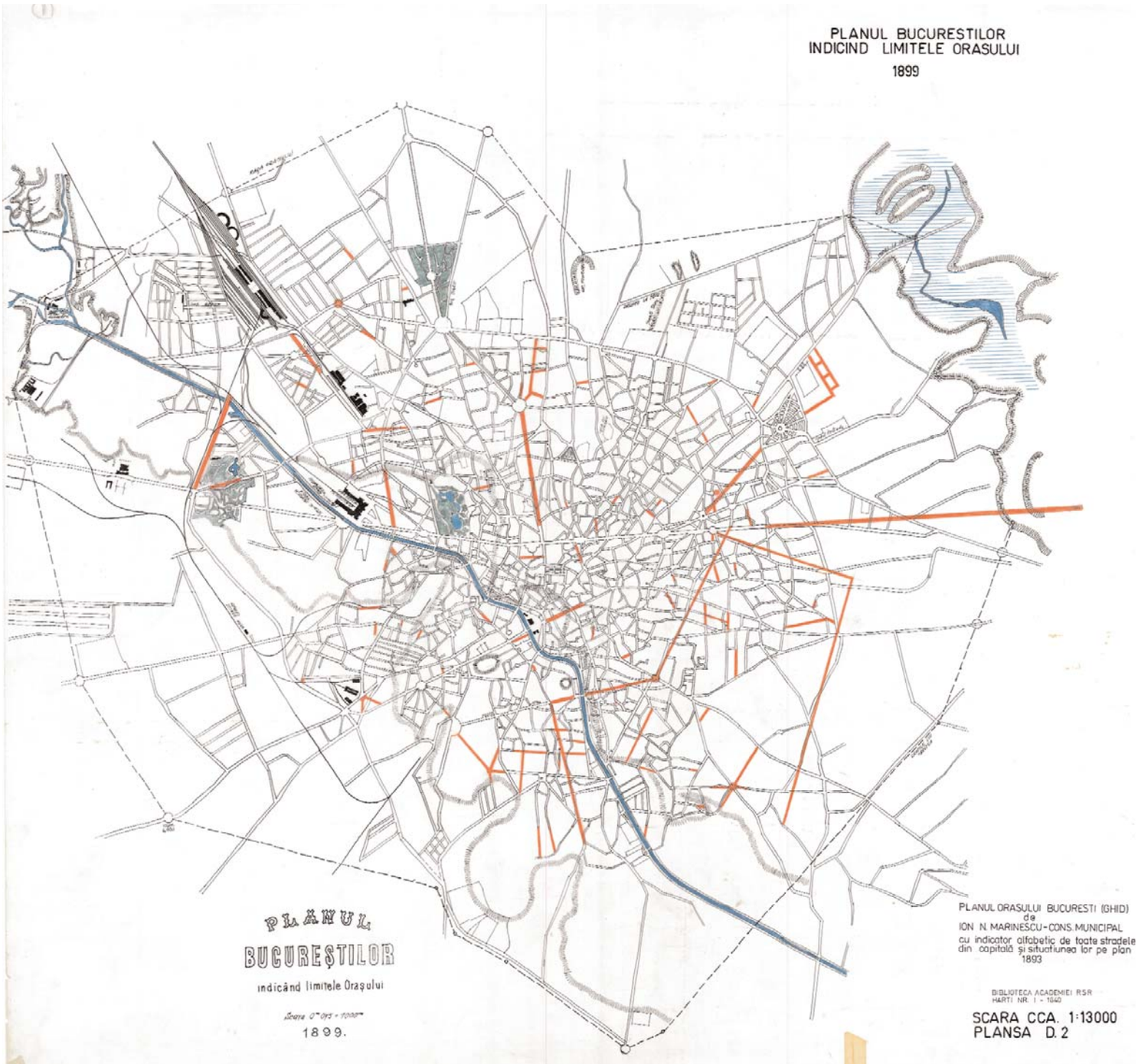
BIBLIOTECA ACADEMIEI R.S.R.
HARTI NR. 1788 + D. XXXVIII 17

completat cu:
GHIDUL "PLANUL ORASULUI BUCURESTI INTOCMIT DUPA DOCUMENTELE EXISTENTE, IMPARTIT IN CIRCUMSCRIPTIUNI SCOLARE IN ANUL 1898 "
întocmit de Ion N. Marinescu - consilier municipal -

BIBLIOTECA ACADEMIEI R.S.R.
HARTI - H. I. 1640

CCA. SCARA 1:11700

PLANSA D.3


PLANUL BUCURESTILOR
INDICIND LIMITELE ORASULUI
1899
PLANUL
BUCUREŞTILOR
indicând limitele Oraşului
1899.
PLANUL ORASULUI BUCURESTI (GHID)
de
ION N. MARINESCU - CONS. MUNICIPAL
cu indicator alfabetic de toate stradele
din capitală şi situatiunea lor pe plan
1893
BIBLIOTECA ACADEMIEI R.S.R.
HARTI NR. I - 1040
SCARA CCA. 1:13000
PLANSA D. 2

Tot acum se ridică și un plan al tuturor lacurilor din partea de nord a orașului și a râului Colentina, pâna la Dobra, pe rîul Ialomița. Se întocmește, în mod asemănător, primul proiect pentru o centură de plantație în jurul orașului și se fixează servitutea de retragere și lărgirea arterelor de penetrație în Capitală.
Toată această activitate atât de intensă pe toate planurile, căreia i se adaugă și punerea în aplicare a proiectelor de asanare și sistematizare a lacurilor, se încoronează cu hotărârea de înființare pe lângă Primăria Municipiului București a unei Comisii de sistematizare a Capitalei.
La saloanele oficiale de arhitectură și artă decorativă dinanii 1930, 1931, organizate în palatul școlii Superioare de Arhitectură se prezintă planuri pentru locuințe, planul general pentru un oraș petrolier, proiecte pentru institute, hale, castele vânătorești, bănci, teatre, muzee, școli, relevee, proiecte de diplomă etc.
Acum abia se reglementează de fapt exercitarea profesiei de arhitect și se pune problema elaborării unui nou plan de sistematizare a Capitalei, operă la care participă o suită întreagă de specialiști, plan care se aprobă prin decret regal în anul 1935 sub denumirea de PLANUL DIRECTOR DE SISTEMATIZARE A MUNICIPIULUI BUCUREȘTI.
Precipitarea evenimentelor politice care anticipează izbucnirea celui de-al II-lea Război Mondial fac însă ca prevederile majore ale acestui plan să rămână în așteptare.

Trebuie să reținem că în ce privește sistematizarea Bucureștilor ne găsim în fața unui fenomen a cărui întreagă problematică a fost urmărită de Municipalitate cu toată perseverența, realizând lucrări care au stârnit interesul și admirația specialiștilor de pretutindeni.

Prin programele de realizare de locuințe ieftine pentru cei săraci și foarte săraci, prin abordarea cu competență și ingeniozitate a unor probleme atât de specifice Bucureștilor, îndeosebi alinierea și înfrumusețarea orașului, modul de organizare a salubrității sau asanarea lacurilor din zona de nord, fac ca urbanismul românesc să se bucure de un binemeritat prestigiu între cele două Războaie Mondiale; specialiștii români, prin opera lor teoretică și realizările practice înscrise sunt cooptați adesea în organismele internaționale ale domeniului și nu odată chemați să dezbată și să se pronunțe în problem dintre cele mai dificile privind dezvoltarea orașelor.
Indiscutabil, inginerul Cincinat Sfințescu - fostul bursier al Academiei Române pentru studiul cu aplicare în edilitarea public în orașele Europei, ajuns șef al Cadastrului, director al Casei lucrărilor orașului, inspector general, profesor de urbanism la Academia de Arhitectură din București, vicepreședinte al Federației internaționale de la Londra pentru locuințe și amenajarea orașelor etc. -, prin colaborările sale atât de active la revistele de specialitate și autor a numeroase lucrări devenite fundamentale domeniului (Urbanistica generală, Urbanistica specială, studiul "Pentru București" etc.), joacă rolul de seamă în dezvoltarea urbanismului românesc și multe dintre ideile sale stau la baza dezvoltării orașului București în forma sa de astăzi.
Chiar dacă în notele și trimiterile noastre bibliografice nu va fi citat, putem spune că practic nu există problemă înscrisă domeniului sistematizării orașului București care să nu fi fost supusă discuției și tratată desăvârșit la vremea respectivă de inginerul Cincinat Sfințescu.
în cele din urmă ne propunem să ne oprim, sumar, asupra unor aspect mai deosebite privind evoluția sistematizării orașului București, așa cum rezultă ele din studiul materialelor documentare.

CONCURSUL DE SISTEMATIZAREA ORAȘULUI BUCUREȘTI DIN ANUL 1906

Problema organizării de licitații și concursuri publice pentru realizarea unor obiective cu caracter economic sau edilitar fusese folosită cu succes de Municipalitatea orașului București încă de mai multă vreme. Aducerea de specialiști străini pentru organizarea activității unor servicii tehnice, ca și acordarea de burse de studii în străinătate pentru formarea de cadre de specialiști se înscrie și ea de fapt aceluiași sens.
O serie de regulamente cu prevederi de detaliu privind organizarea concursurilor, ținerea licitațiilor și adjudecarea lucrărilor veneau să reglementeze cu minoțiozitate această activitate în toate detaliile sale.
Tocmai în acest sens, în anul 1906, se consideră că este nevoie să se organizeze un concurs public pe tema sistematizării orașului București.
Programul concursului se publică în Monitorul Oficial din 29 martie 1906, anunțând datele pentru un "Proiect general de sistematizare a orașului București", lăsându-se un termen de 9 luni pentru pregătirea studiilor solicitate.
Odată cu depunerea proiectele, concurenții trebuie să prezinte și un memoriu detaliat asupra propunerilor făcute; planurile urmează a fi expuse două săptămâni, pentru a fi văzute de public, juriul compunându-se din: Primarul orașului, ca președinte, cei doi ajutori de primar, directorul lucrărilor tehnice, directorul serviciului sanitar superior, delegați de consiliul comunal, directorul școlii de Bele-arte și arhitectură, directorul școlii de poduri și șosele, un delegat al Ministerului de interne și șeful serviciului planului al Primăriei.
Premiile anunțate sunt: unul de 25000 lei, unul de 10000 lei și unul de 5000 lei plătite în trei zile de la proclamarea premianților.
Primăria pune la dispoziția concurenților, contra cost, planuri la scara 1:5000 cu curbe de nivel, unul pentru studii, altul pentru proiectul definitiv, precum și un plan la scara 1:10000 cu indicatorul străzilor.
La cerere se pot pune la dispoziția celor interesați "planurile decretate" de aliniere precum și planul la scara 1:2000; piese după care se permite scoaterea de copii de către consultanți.
Concurenții trebuie să depună planul la scara 1:5000, trasând pe el tot ce va crede de trebuință astfel ca proiectul lor să fie vizibil reprezentat.
Proiectele premiate se anunță că devin proprietatea comunei. Primăria își rezervă dreptul de a introduce modificările ce va crede de cuviință în proiectele premiate, folosindu-le cum va dori, fără a avea neboie să intre în tratative speciale cu autorul sau a-i plăti vreo indemnizație.
în "Programul concursului pentru proiectul de sistematizare orașului București", se arată că orașul a luat o extensie prea mare față de suprafața ce posedă, prezintă o insuficiență tehnică în sistemul de trasare a străzilor, pe alocurea cu incoveniente de ordin igienic, cartiere insalubre, puține monumente publice sau dezavantajos așezate din lipsă de piețe.
Se cere a se arăta prin proiectul de concursul toate modificările de introdus în planul existent pentru îndreptarea incovenientelor, modificări care vor permite totodată și o dezvoltare rațională în viitor.
Se cere să se țină seama de necesitate imperioasă nu numai de a împiedica pentru un timp mai îndelungat întinderea orașului spre periferie, dar încă de a restrânge pe cât posibil actuala parte populată a orașului.
Modificările ce se vor aduce planului vor consta în:
- Sistematizarea străzilor;
- Repartiția străzilor;
- Alinierea clădirilor în raport cu aceea a străzilor.

Se cere a se avea în vedere îndrumarea arterelor principale spre înlesnirea circulației, prin deschideri de bulevarde

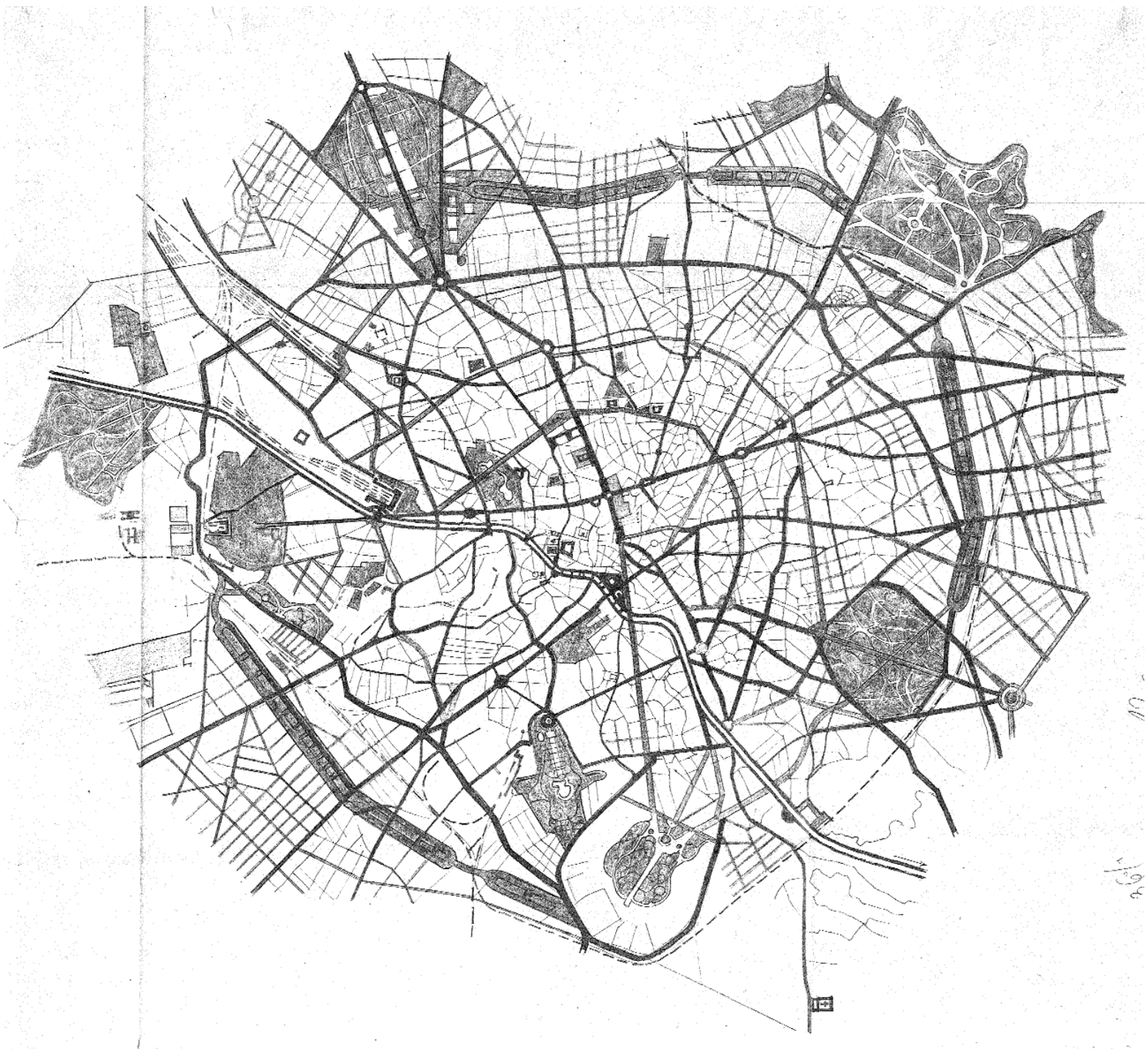
largi, crearea de paralele pentru căile prea solicitate și în special înlesnirea circulației pe direcția nord-sud.
Orientarea străzilor va ține seama de a nu se amenja străzi drepte pe direcția vântului nord-est și de a se evita direcția est-vest, care lasă frontul de nord în umbră tot timpul zilei și pe cel de sud continuu la soare pantele străzilor rectificate nu vor fi mai mari de 4%.
Rectificările se vor realiza prin:
- Stabilirea de noi alinieri pentru clădiri, pe care acestea se vor retrage treptat, odată cu reconstituirea lor;
- Crearea de străzi paralele, care să descarce circulația;
- Prevederea de grădini de fațadă pe străzile secundare.
Alte date privesc condițiile de dimensionare a străzilor, a locurilor închise între străzi, repartițiunea piețelor (și clasarea lor după funcțiuni și modul de trasare), precizarea locului pentru o grădină zoologică și un parc de jocuri și concursuri sportive, efectuarea de plantații, alinierea clădirilor în raport cu cea a străzilor etc.
Se insistă ca, urmărindu-se îndeaproape aspectele de tehnică, de igienă și de artă, să predomine grija pentru a se obține o lucrare realizabilă în mod practic, cu mijloacele de care dispune orașul.
Deschiderile de bulevarde, de străzi, de piețe noi, precum și lărgirea, rectificarea și prelungirea de străzi existente va ține seama de valoarea clădirilor care vor trebui expropiate. Între concurenți figurează ingineri și arhitecți din Franța și Ungaria.
Cunoaștem că la sfârșitul concursului, Comisiunea împuternicită cu studiul și clasarea proiectelor pentru "Planul de regulare și sistematizare a Capitalei" găsește că nici unul dintre proiectele prezentate nu este satisfăcător și nu se poate acorda decât premiul III și câteva mențiuni.
Unele proiecte au prezentat elemente valoroase în sensul temei, fapt pentru care se hotărește achiziționarea lor ca material documentar.
Unii dintre concurenți refuză să accepte această achiziționare și își retrag proiectele, alții reclamă o sumă mai mare.
După o însemnare oarecare din materialele referitoare la acest concurs, reținem următoarea ordine89).
- III Proiectul cu motto "Horațiu" (Eugeniu Ștefănescu)
- IV Proiectul cu motto "X Y Z" (S. Terrusianu, S. Cuțarida, Gr. Muneeanu)
- V Proiectul cu motto "Mens Divina" (J. Redont)
- VI Proiectul cu motto "Res severa verum gaudium" (J. Puscariu)
- VII Proiectul cu motto "G.O." (G. Olivier)
Din alte însemnări avem cunoștință că pe locul I s-a clasat inginerul M.I. Stroescu, iar pe locul II inginerul Nicolae G. Constinescu.
în cele ce urmează să ne oprim asupra datelor reținute din puținul material referitor la acest concurs, extras îndeosebi din memoriile explicative.
1. Proiectul participantului G. Olivier din București, Bulevardul Academiei 14, intitulat: Proiect de concurs pentru sistematizarea orașului București, având ca motto "G.O.", din care se păstrează un memoriu scris de mână... 90).
El așază Gara Centrală în apropierea Căii Victoriei, în Grădina Cișmigiu, lângă Teatrul Liric, cu acces pe căi largi. între aceste căi, mai însemnată va fi aceea ce unește Piața Velter Mărăcineanu cu Calea Victoriei; Gara Centrală va comunica cu Gara de Nord printr-un tunel. Gara de Nord va rămâne ca o stațiune intermediară și cu gară de triaj și de mărfuri.
O piață mai principală se creează pe Calea Victoriei, în dreptul Academiei și biserica Sf. Voievozi.
Se proiectează acoperirea Dâmboviței și transformarea ei într-un tunel care ar putea servi fie unui metropolitan, fie unui canal colector principal. Propune ca Dâmbovița să

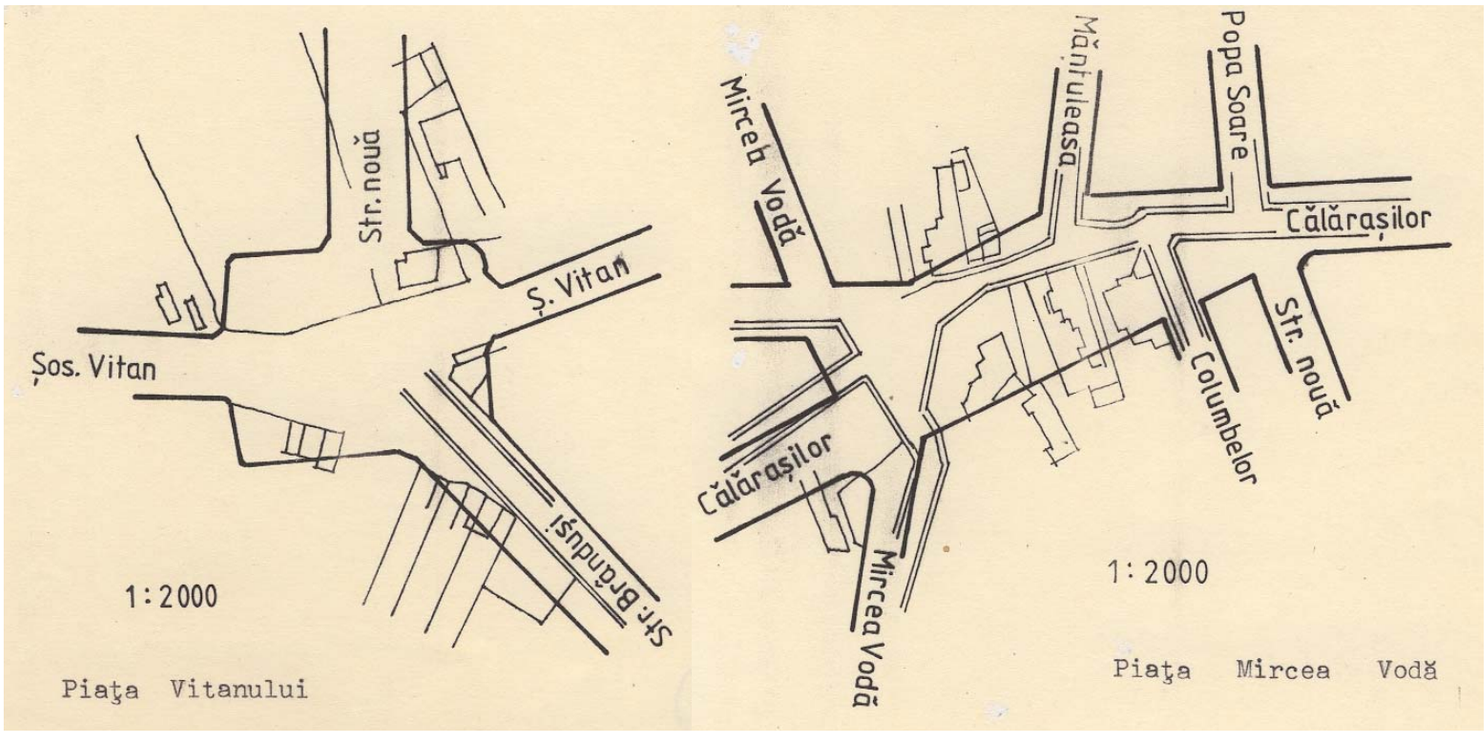
se acopere cu totul și să se transforme la suprafață într-o alee măreață, bine plantată.
Proiectul acesta a fost găsit de Comisiune "prea insuficient".

2. Proiecul inginerului Eugeniu ștefănescu, cu motto "Horațiu" (și nume fictiv de participare, "E. Pleșoianu", Calea Victoriei 166; Rotarilor 18) retribuit cu suma de 25000 lei și pune în discuție următoarele elemente:
- Mărimea orașului, densitatea, extensiuni viitoare
- Structura, categoriile de zone
- Extensiunea prin alipire a aglomerațiilor limitrofe
- Fixarea suprafeței unității centrale
- Diviziunile principale ale orașului, rețeaua generală de străzi, artere, lungimea și lărgimea lor
- Conformația și dimensionarea blocurilor de clădiri
- Piețele publice, târgurile
- Parcurile exterioare, pădurile, sistemele de parcuri
- Mijloace și măsuri de executare
- Măsuri administrative91).

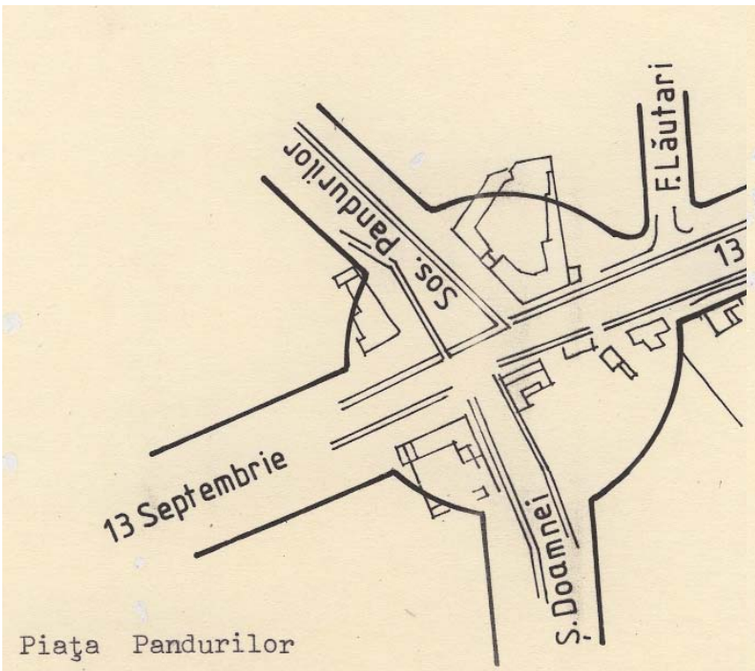
3. Proiectul inginerului I. Puscariu din Ungaria, având ca motto "Res severa, verum gudium", retribuit cu 1500 lei, cuprinde suprafețele de expropiat, calculele cu lărgimile de străzi, formarea grădinilor, piețele, scuarurile, devizul și totalul exproprierilor etc. 92).

4. Proiectul inginerului Stroescu, clasat pe locul I, cu motto: "Lucidus ordo" tratează următoarele teme:
- Mărginirea Bucureștilor, față de densitatea populației și timpul dublării ei, cerând:
a. Oprirea oricăror construcții pe străzile nepavate, neînliniate, necanalizate și fără apă;
b. Crearea de zone sau districte cu prescripțiuni relativ la felul de construcție (închise sau deschise), înălțimea, numărul de etaje, maximul de suprafață clădită, felul materialului de construcție etc.
c. Crearea de obstacole naturale pentru realizarea mărginirii orașului prin: râuri, lacuri, parcuri, linii ferate;
- Linii de tramvaie, metropolitanul, liniile ferate și gările;
- Piețele;
- Crearea de cartiere industriale, de lucrători, comerciale și de locuit;
- Clădirile publice, monumentele;
- Executarea planului proiectat.
Propune:
- întocmirea unui Regulament de construcții și alinieri, conform prescripțiilor indicate;
- Prevederea unui fond anual de circa 500000 lei pentru expropieri la periferie și amenajări de parcuri;
- Construirea de către stat a liniei ferate metropolitane de pe cheiul Dâmboviței;
- Suprimarea impozitului asupra materialelor de construcție pentru clădirile făcute din nou și pentru împrejmuiri;
- Cumpărarea de terenuri de către comună la extremitatea orașului și pe marile artere deschide și construirea de case moderne, igienice, pentru închiriat;
- Aplicarea unei taxe proporționale cu lungimea fațadei și costul mediu al lucrărilor din suprafața străzii;
Gările rămân așa cum se găsesc, dar va trebui creată o gară principală în dreptul Căii Victoriei93).
Proiectul inginerului N.G. Costinescu de la Serviciul Apelor al Primăriei, clasat al II-lea intitulat: Sistematizarea Planului Orașului, cu motto-ul "Lucrează fără preget", retribuit cu 3000 lei pornește de la studiul: reliefului cu particularitățile sale și poziția satelor din jur către care tinde să se dezvolte orașul; așezările aflate dincolo de Bulevardul de centură trebuie să se sistematizeze94); părțile mărginașe ale Bucureștilor trebuie

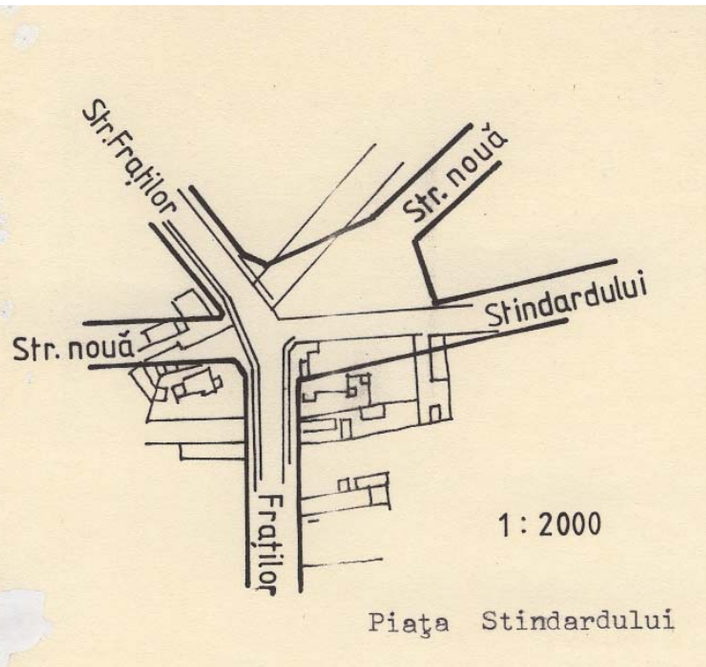




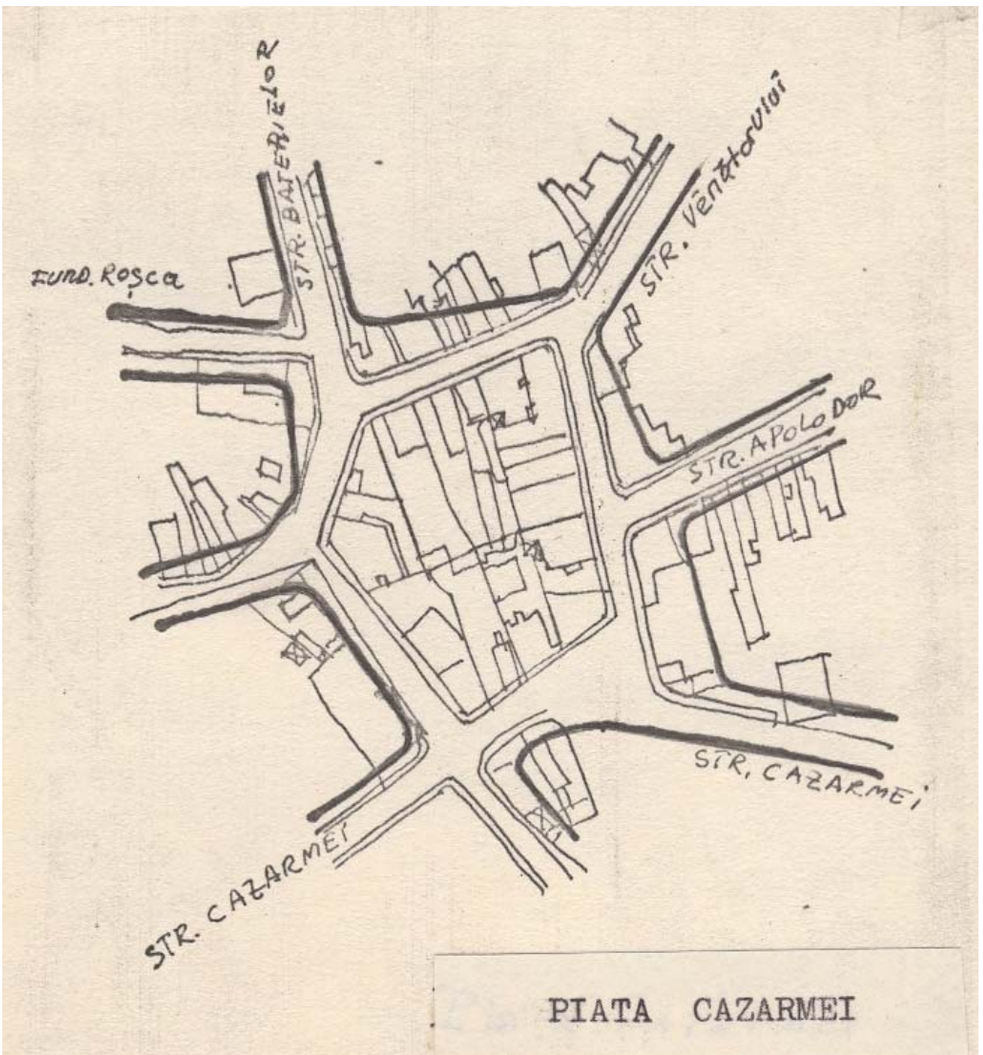
alipite satelor din jur, pentru a se forma centre separate se propune modelarea structurii stradale a orașului după sistemul circular unit cu cel radial.
Potrivit programului se formează propunerile găsite de cuviință pentru piețe, parcuri și grădini, pentru gări și bulevarde de centură etc.; regretă construcția palatului Casei de Depuneri atât de apropiat în fața Poștei, unde ar fi trebuit realizată o piață. între altele, cere modificarea Pieței Universității, exproprierea întregii proprietății șuțu, înlocuirea statuii lui Mihai Viteazul cu un monument grandios sau cu o columnă imitând Columna lui Traian; statuile lui Heliade Rădulescu și Gheorghe Lazăr se vor depune în curtea Academiei Române.
Pentru reconstituirea Palatului Regal se va expropria zona din jur, iar în piața din fața sa se va așeza statuia ecvestră a regelui Carol I. Alte propuneri vizează schimbarea vegetației din Grădina Ateneului, stabiliri de amplasamente pentru palatele Camerei și Senatului, Academiei Române, Ministerului de Finanțe, Ministerului de Externe, retragerea înapoi a Teatrului Național cu 10 m, deschiderea unei alei în Cișmigiu care să-i dea perspectiva cuvenită Palatului Ministerului de Construcții etc.
Propuneri asemănătoare se fac și în ce privește gările, Bulevardul de Centură sau amenajarea slaiurilor Dâmboviței.
Proiectul arhitectului J. Redont, arhitect peisagist (G.P.) al Ministerului instrucțiunii publice și artelor frumoase din Franța, Paris: 61, rue Louis Blanc; Reims: 26, Bd. Roederer, motto "Mens Divina" 95), cuprinde următoarele piese:
- Memoriul descriptiv și justificarea proiectului general de sistematizare al orașului București;
- Planul sistematizării orașului pe care este figurat traseul general al proiectului;
- 52 planuri dresate pe scara 0,002m/m pe metru;
- 36 vederi perspectivă ale piețelor, monumentelor și principalelor edificii proiectate;
- Un plan cotat al profilelor diferitelor drumuri și căi principale;
- Un plan de profil longitudinal, cotat, al bulevardului circular;
- Memorial descriptive și justificativ tipărit.
Clasat fiind pe locul V, el refuză să primească suma oferită de Primărie (nu știm cât) și cere să-și ridice proiectul, reclamând respectarea dreptului de autor.
Partea scrisă a proiectului este cuprinsă într-un volum tipărit în limba franceză, coperta purtând titlul:
Orașul București/Patria și dreptul meu/ Planul de Sistematisațiunea/ Memoire Descriptif / du Project.
Pe coperta interioară se înscrie titlul:
Royaume de Roumanie/ Ville de Bucarest/ Project de Systematisation/ Memoire descriptif.
Textul memoriului cuprinde o introducere, un "avant-propos" și expunerea proietului.
- Capitolul I prezintă rezumatul Programului



Piaţa Pandurilor



Piaţa Stindardului



PIATA CAZARMEI

- Capitolul II tratează proiectul bulevardului circular
- Capitolul III despre gări (gara Centrală, gara Filaret, gara de Est)
- Capitolul IV deschideri de mari artere; străzi noi și lărgiri de străzi vechi
- Capitolul V niveluri și pante ale căilor proiectate sau rectificate, instalații, vespasiene, tramvaie
- Capitolul VI crearea de piețe noi; piețe de circulație, piețe comerciale și târguri, piețe monumentale și arhitecturale, piața gării centrale etc.

Ideea principală care a stat la baza elaborării proiectului a fost crearea în apropierea centrului Capitalei a unui cartier nou unde se vor putea amplasa diferite instituții administrative, dotat cu legături de comunicație ușoare cu restul orașului.
Pentru Piața Gării s-a prevăzut o formă circulară cu raza de 100 metri, în care converg 12 străzi, cu suficiente spații între ele pentru amplasarea școlii de Arte Frumoase, Ministerului de Război, Ministerului de Justiție, Conservatorului, Tribunalului de Comerț și Cercul Militar, un hotel etc. Gara Centrală este prevăzută ca un capăt de perspectivă pentru una din arterele pieții desfășurată pe un front de 180 metri lungime având ca motiv principal forma unui imens "pignon" vitrat al hall-ului, flancat de două turnuri sau de doi piloni cu bogate ornamente.
în vederile sale, Camera Deputaților trebuie să dispară.
în afara piețelor Rosetti, Palatului Tegal, Sărindarului, Mihai Vodă, Piața Bursei, scuarul de la Sf. Gheorghe, Berzei, Plevnei etc. se amintește de piețele plantate, decorative și de circulație ca și de piețele grădină. Se insistă chiar asupra creerii unor sisteme de parcuri și grădini, făcându-se citarea lor cu suprafețele respective. Parcul Carol, fostul parc Filaret este gândit să devină o grădină zoologică și parc de jocuri pentru concursuri publice.

Proiectul inginerilor S. Terrusianu, N. Cuțarida și G. Munteanu pentru sistematizarea planului orașului cu motto "X Y Z", semnat L.Lisdorffer, strada Jules Michelet nr. 14 remunerat cu 2000 lei, clasat al IV-lea, propune o intervenție destul de incisivă în fizionomia orașului, cerând demolarea unui număr important de clădiri și deschiderea a 310 străzi noi, rectificarea și lărgimea a alte 30 străzi și fundături, crearea a 73 grădini (scuaruri, grădini pe lângă biserici, grădini particulare, cea de lângă Palatul Poștelor, Grădina Botanică); tot așa se propune crearea a 16 piețe comerciale, 82 piețe de circulație, 17 piețe grădini și 6 piețe monumentale.
Autorii proiectului consideră că Bucureștiului este un oraș prea mare și în prevederile lor, suprafața Capitalei urmează a fi redusă de la 5600 hectare la numai 2400 hectare, iar perimetrul scurtat de la 30 km la 15517 metri.
Prin structura stradală propusă (de mari artere exterioare și interioare, articulate între ele cu alte artere de descărcare etc.) se urmărește fixarea unei limite de centură și crearea a două bulevarde inelare, concentrice, cu rectificări și lărgiri de străzi vechi, deschideri de străzi noi, acolo unde terenul permite, pe locuri virane și construcții de locuințe în cartierele întemeiate pe terenuri de lângă fabrica de chibrituri, pe cele de sub coasta și pe dealul de la Azilul Elena Doamna, toate fostele vii de pe locurile dintre Calea Dudești, Gura-Lupului și bulevardul de centură stabilit etc.
în propunerile lor Grădina Kiseleff ar urma să rămână totuși în limitele orașului. între altele, se propune crearea unei artere noi din fața Palatului de Justiție până în strada Stavropoleos; s-ar crea astfel o piață în spatele Palatului Poștelor, care s-ar putea transforma într-o grădină...
Tot așa se propune acoperirea Dâmboviței, între podurile Justiției și Carol, creindu-se în fața Palatului de Justiție o frumoasă piață-

grădină. Alte prevederi cer prelungirea bulevardului Colței, prelungirea bulevardului Dinicu Golecu (și lărgirea lui uniformă de 24 m), crearea a opt piețe importante situate pe bulevardele de centură, de preferință la punctele de intrare în oraș și altele.
Este pusă în discuție și situația piețelor de circulație, a piețelor grădini sau a piețelor monumentale, ca și a parcurilor și a grădinilor, gara centrală, grădina zoologică etc.
Ne este cunoscut și proiectul care materializează propunerile de mai sus cu corectările operate pe "Planul orașului București" de la 1895 - 1899, la scara 1:5000. Reținem din acest plan traseul fixat bulevardului de centură și zonelor plantate, arterele ce se deschid și piețele propuse.
118
Cum dosarele materialelor de arhivă sunt cu totul incompletee, nu știm cum s-a făcut jurizarea proiectelor respective.
Unii participanți au învinuit Primăria că a hotărât ca concursul să nu aibă loc, alții au cerut să cunoască componența Comisiei și procesele verbale de jurizare etc.
Oricum, deși proiectele s-au depus în termen, jurizarea lor întârzie foarte mult, Consiliul Tehnic Superior motivat de specificările regulamentului de concurs refuză să delege membru care să facă parte din juriul examinator al proiectelor (ce nu i-au fost supuse spre studiu) 97).
Cu privire la acest concurs, Buletinul Societății Politehnice nr. 8 pe anul 1907 publica o prezentare a proiectului inginerului N.G. Costinescu împreună cu tema program, material din care aflăm o serie de date care aruncă o lumină cuprinzătoare asupra acestui eveniment.
Tot așa, în anul 1908, Societatea Politehnică organizează în seara zilei de 5/18 aprilie o întâlnire cu inginerii I. Pușcariu, M.I. Stroescu și N.G. Costinescu care să-și motiveze soluțiile tehnice adoptate.
Față de această conferință foarte interesantă se desprinde intervenția inginerului Cucu Starotescu, care constată că ce s-a propus pentru sistematizarea orașului, constituie "un pericol pentru viitorul lui", întrucât Programul de la care s-a pornit a alertat cu totul "însemnarea cuvântului sistematizare". Acest cuvânt arată că a fost propus chiar de Domnia sa pe când era la Serviciul Tehnic al Primăriei și nu a înțeles prin el "regulare".
Prin "sistematizare", cu exemplificările date, arată la vremea respectivă s-a înțeles un fel de partidă cu credit și debit care să facă Bucureștii să aibă un venit determinat cu care să se poată face îndreptările și amenajările de care are nevoie, adică am putea adăuga noi, o dezvoltare echilibrată, prosperă și armonioasă a așezării.
ține să precizeze că așa a înțeles el cuvântul de sistematizare, iar nu cum se interpretează acum.

PLANURILE DE SISTEMATIZARE A CAPITALEI DIN ANII 1914 1916 ŞI 1919 - 1921

În sensul articolului 94 al Legii pentru organizarea comunelor urbane din 1894, Capitala era obligată ca până în anul 1898 să aibă planurile de alinieri ale tuturor străzilor în regulă. Obligația de a decreta un "plan de sistematizare" cel mai târziu până în anul 1900 se prelungește până la 1 ianuarie 1915, spre a putea fi supus spre aprobare Consiliului de Miniștri după aceea nimic nemaiputându-se schimba decât prin lege.

Se ajunge însă ca în anul 1914 din acest plan să nu fie realizat nici 25% și pentru finalizarea lucrării trebuie adus la Primărie, însărcinat cu conducerea Planului, inginerul Cincinat Sfințescu, care beneficiază de o bursă de doi ani pentru studiul urbanisticii orașelor din Europa.

La 1 mai 1914 situația planurilor de aliniere era următoarea:

- Străzi cunoscute din Capitală, după Anuarul Statistic: 1293
- Străzi cu planuri de aliniere decretate, în regulă: 630
- Străzi cu planuri aprobate numai de Consiliul Comunal, dar nedecretate: 42
- Străzi care au numai proiecte, fără garanție, fără semnături, cu mai multe proiecte pentru aceiași stradă
- Străzi și înfundături care nu au nici un fel de proiect construite după bunul plac al proprietarilor: 587

Rezultă deci, după planul 1:5000, că la 1 mai 1914 numai 48% din străzile orașului aveau planuri de alinieri, conform Legii de organizare a comunelor urbane.

De la această dată s-a început să se studieze din nou planurile existente de sistematizarea Capitalei, păstrându-se partea lor cea mai bună, prefăcându-se părțile neconvenabile și să se completeze ce era de completat.

Lucrările continuă și în final se prezintă: Proiectul General de Alinieri la scara 1:5000, Proiectul General Program de Sistematizare, la scara 1:10000 și o parte din Proiectul de Detaliu la scara 1:1000, ținând seama de avizele Comisiei Tehnice a Primăriei din 12 și 18 iunie 1916.

Se cere să se aprobe în mod separat toate părțile proiectului de detaliu pe cartiere astfel ca toate străzile Capitalei să aibă de acum un plan de aliniere legiferat cu unul și același Decret.

Expunerea tehnică asupra Planului de Sistematizare pornea de la ideea că în ansamblul său proiectul acesta trebuia să fie realizabil în 50 - 60 ani și factorul de bază de care trebuie să se țină seama îl constituie creșterea populației, pentru care unele statistici mai apropiate arătau următoarea situație:

- Anul 1860 120000 locuitori
- Anul 1872 177645 locuitori
- Anul 1903 289184 locuitori
- Anul 1910 325000 locuitori
- Anul 1912 342000 locuitori

Se aprecia că la finele acestei perioade de 50 - 60 ani în București se vor afla circa 1000000 locuitori, repartizați pe o suprafață de circa 6000 hectare, adică într-o densitate de 167 locuitori la hectar, oferindu-se astfel condiții bune de viață populației până în anul 1980 și chiar până în 2000.

Se știe că prin extensiunea de la 1894, Bucureștii au trecut peste ocolul IV, înglobând în aria lor aglomerațiuni de circa 2000 hectare, fără ca să se fixeze un plan de sistematizare al acestor așezări, acele aglomerațiuni au continuat să se dezvolte 25 de ani aproape la voia întâmplării, orașul moștenind acum o situație grea.

Pentru pregătirea extinderii Capitalei s-a întocmit în anul 1910 numai un proiect de Regulament pentru Construcții și Alinieri aplicabil comunelor suburbane cuprinse între linia de centură a fortificațiilor.

Comisiunea Tehnică de la 20 aprilie 1914 a stabilit în trăsături generale punctele ce trebuie avute în vedere cu privire la dezvoltarea orașului și anume:

- Formarea a trei inele concentrice (ringuri) ocupând în cea mai mare parte străzile existente, lărgindu-se acolo unde este nevoie și va îngădui posibilitatea, în limita sumelor de care dispune Comuna;
- Aceste inele vor fi legate înte ele prin străzi radiale, cărora li s-ar da o lărgime de la 12 metri în centru, sau mai mare dacă este posibil, mărindu-se treptat de la un inel la altul și formând după ultimul inel "șosele de penetrație" cu o lărgime medie de 30 metri, așa cum este ultimul inel, al III-lea.

Unele excepții vor fi făcute pentru marile bulevarde, ca șoseaua Jianu, Bd. Colței, Bd. Ferdinand, bulevardul care să ducă spre Valea Plângerii etc., care vor putea avea și lățimi mai mari de 30 m.

În aceeași situație se află limita orașului și determinarea ei fie prin centură de verdeață (parc, izlazuri, centură agricolă), fie prin bulevarde largi de aproximativ 30 metri.

Această nouă delimitare va necesita modificarea legii de mărginire a orașului București din anul 1895.

S-a căutat a se limita orașul prin bulevarde de centură (al IV-lea inel) de lărgimi de la 30 la 50 metri, astfel încât să se încorporeze în oraș regiunile construite și cu strânsă legătură cu zona orașului.

Delimitarea cea mai grea o prezintă sudul orașului, în dreptul aglomerației Pieptănari și comuna suburbană Șerban Vodă, aici soluția fiind greu de ales, pentru un moment, din cauza lipsei cu desăvârșire a unei artere inelare și a întinderii exagerate spre sud a regiunii acoperite cu case. S-a creat o situație că nu se poate renunța la trasarea unei artere inelare și nici nu se poate hotărî să coborâm prea mult spre sud, spre a se evita exproprieri de construcții pe o zonă întinsă. Se conchide că este prudent a se trasa un inel cu o poziție intermediară. Partea rămasă în afară din aglomerațiunea Pieptănari se va îngloba într-o delimitare rațională comunei Șerban Vodă.

Delimitarea aceasta a Capitalei s-a trasat și pe planul 1:20000 cu împrejurimile orașului, pe care se observă o propunere de extindere spre nord a zonei orașului.

După Legea de mărginire a orașului București din 1885, suprafața ocupată ar fi de cca. 5583 hectare. După noua delimitare, fără înglobările de la nord și Câmpul Cotroceni, suprafața afectată Capitalei ar fi aproximativ 5381 hectare.

Ar trebui expropriați 6770000 mp la un cost de 15 milioane lei.

S-a prevăzut prin Regulamentul proiectat în 1910, ca pe baza Legii Comunelor Rurale să nu se permită construirea de locuințe și parcelări de construcții decât în interiorul vetrei satului, care se va delimita vizibil.

După delimitarea orașului, se urmărește specializarea cartierelor, operațiune greu de realizat din cauza lipsei unei legi anume.

Specializarea cartierelor privește modul de construire reciproc al clădirilor (construcții închise, grupate sau deschise, cu sau fără retragere de la alinierea străzii, ori construcții de vile), ca și regimul de înălțime și utilizare.

Specializarea aceasta va îngădui, ca excepție, ridicarea de clădiri proprii unui caracter specific unei trepte higienică superioare, însă nu se va permite o construcție care intră în caracterul unui cartier higienicește inferior. Specializarea de care se vorbește nu este urmărită numai din punct de vedere higienic, ci și economic și tehnic.

În ansamblul său, specializarea pe cartiere, ca prevederi cuprinde: cartiere de locuințe, cartiere industriale, de locuințe ieftine, de vile, precum și regiunea militară.

Se dau și date privind centrele de aprovizionare și cantitățile consumate, întemeiat pe cifre statistice de detaliu.

Se precizează și prevederile pentru liniile ferate, cu tendința de dezvoltare a gării Obor și completarea liniei de centură prin

linia Obor, Abator și Obor-Filaret; s-a amplasat și Gara Centrală, proiectată de Direcția Căilor Ferate. Se argumentează că centralizarea traficului exterior de călători prin o gară situată cât mai în interiorul capitalei este o soluție adoptată în ultimul timp și de unele orașe mari din Germania: Lipsca, Frankfurt pe Main, Munchen etc. Se consideră că soluția de amplasări de gări pe cartiere, specifică Londrei sau Berlinului este dezavantajoasă.
Sintetic, memoriul înfățișează și situația traficului de mărfuri, pe linia Abator - Halele Centrale. Linia ce deservește abatorul este posibil să fie condusă ca linie metropolitană, până la Halele Centrale, fie în subsolul lor, fie în rândul lor, după cum va indica studiul care abordează problema deservirii halelor. Se poate ca deservirea galelor să se facă numai în timpul nopții, cu vagoanele Societății de Tramvaie București. Linia ferată se prevede să fie garată terminus la cheiul Dâmboviței, lângă Sf. Elefterie, de unde să treacă apoi Dâmbovița, eventual acoperită, fie de-a lungul râului. Altă soluție, cu linia ferată trasată diametral, vizează păstrarea Gării de Nord ca o gară de resfrângere, de unde trenurile apucă spre podul Grozăvești și apoi spre Elefterie, de aici încolo urmându-se linia Dâmboviței. Referiri, cu explicații uneori de detaliu, se fac și în ce privește rezolvarea pasajelor de nivel, pasaje subterane pentru pietoni, realizarea canalelor de navigație, spațiile libere, piețele etc. Grădinile și parcurile întregite urmează să însumeze 320 hectare. Chestiunea străzilor necunoscute, adică a acelor străzi creiate ilegal, prin lotizări făcute de proprietari sustras controlului Municipalității, se opinează că trebuie să se recunoască anumite străzi sau fundături creiate după anul 1895, când apare Legea de mărginire a orașelor. Se arată că unele diintre aceste străzi sunt deja recunoscute, însă în mod nelegal.
Se procedează la motivarea alinierilor, pe cartiere; alinierea străzilor ce se vor deschide de nou nefiind realistă, Comuna nu este obligată a le aplica decât dacă proprietarii riverani interesați vor ceda gratuit terenul pentru stradă și vor suporta cheltuielile edilitare necesare.
Planul acesta de sistematizare se aprobă pe cartiere, pentru fiecare punct în parte făcându-se constatările cuvenite. Intrarea României însă în Război îngheață totul în această situație98).
Trebuie să adăugăm că din studiile întreprinse în cursul anilor 1914-1916 de Comisia Tehnică de pe lângă Consiliul Comunal al Capitalei se desprinde ideea realizării programului de dezvoltare a orașului prin participarea la această operă a diferite asociații cetățenești care să sprijine Administrația Comunală pentru înfăptuirea unei capitale cu adevărat "oraș-grădină". Se consideră că aceste asociații ar putea să conclude? după modelul acelor Association de Cites-Jardines de France", după modelul dat de "Cartenstadte Gesellschaft" din Berlin sau de "Garden City Association" din Londra, urmând astfel să facă din București "Orașul Bucuriilor" 99).
Am văzut că pentru programul de sistematizare a Capitalei din anii 1912-1916 se întocmește un plan al Bucureștilor la scara 1:10000 și un altul la scara 1:5000, cu prevederi de detaliu; cum în timpul Războiului planul la scara 1:5000 s-a pierdut, în anul 1919 s-a luat hotărârea ca întreaga operațiune de sistematizare a Capitalei să se opereze după planul de la scara 1:10000, cu unele actualizări și anume prevederi făcute în acest sens. Astfel, la 22 august 1919, se prezintă Consiliului Tehnic Superior documentația relativă la sistematizarea cartierelor Capitalei, însoțită de 27 piese scrise și alte planșe, cerând să fie analizată.
Din materialele de arhivă rezultă că Memoriul Planului de Sistematizare în discuție s-a tipărit și el împreună cu planul

general de sistematizare și întreg materialul a fost studiat în prealabil, după care s-au executat planurile pe cartiere. Cu privire la această acțiune, știm că prin Jurnalul său nr. 13 din 12 mai 1919, Consiliul Tehnic Superior ceruse ca odată cu Planul general de sistematizare să se întocmească și Proiectele pentru legile și regulamentele privind sistematizarea Capitalei.
Trebuiau incluse în legile și regulamentele respective precizările:
- Obligativitatea ținerii planului orașului la curent într-un mod cu adevărat cadastral;
- Crearea unor mai ușoare condiții pentru obținerea autorizațiilor de reparații;
- Chestiunea aprobării planurilor de aliniere pe cartiere să-și găsească o rezolvare unitară, prin prevederile cuprinse în aceeași lege, astfel încât să nu mai fie nevoie de noi legi sau decrete pentru autorizarea acestor intervenții de detaliu.
În proiectul de sistematizare nu s-au trecut soluții pentru toate problemele cuprinse în memoriul tipărit; se fac precizări că pe planuri anume nu au fost înscrise acele rezolvări care dacă ar fi fost făcute cunoscute s-ar fi adus Comunei mai mult pabuge decât avantaje, așa cum este, de pildă, limitarea ariei orașului printr-o zonă de parcuri.
Se prezintă planul la scara 1:10000, dar pe acesta nu s-a trecut în detaliu situația cu prevederile pe cartiere, fiindcă, așa cum s-a votat, mai rămân a se face o serie de ridicări topografice și a se perfecta studiul pentru precizarea limitelor acelor plantații ale orașului, știindu-se că pentru această lucrare se cer fonduri însemnate și mult timp pentru realizarea lor, operațiune care nu este absolut necesară acum. Chiar ținerea planului cadastral la curent este și ea dependentă de situația bugetară a comunei.
La 25 iunie 1919, Consiliul Comunal a aprobat delimitarea orașului printr-o șosea înconjurătoare, potrivit planului. Acea șosea se arată că va merge pe lângă, sau printr-o centură de plantații de o lățime variabilă, de cca. 300 m, după cum se va stabili în fiecare punct prin ridicpri de planuri de detaliu.
în intervenția sa către președintele Consiliului Superior, Primarul arată că în toate timpurile delimitarea Capitalei a constituit una din preocupările de seamă ale administrației, știindu-se că întinderea prea mare a orașului este de fapt o piedică în calea bunei îngrijiri a așezării și a unei raționale dezvoltări a ei. Pentru a se opri tocmai această întindere s-au creat șosele înconjurătoare: șoseaua Basarab, șoseaua ștefan cel Mare, șoseaua Mihai Bravu, șoseaua Pandurilor. Aceste șosele nu au dat de fapt rezultatul așteptat, fiindcă fenomenul întinderii nesănătoase a acestui oraș este un proces cu multe cauze.
încă dinainte de Război, prindea din ce în ce mai mult ideea creării în lungul actualei zone de delimitare a unei centuri de verdeață și plantații, prevăzută cu o arteră inelară de lungime suficientă, care să asigure o zonă protectoare contra extinderii orașului dinăuntru spre în afară, care să oprească și uniea aglomerațiilor ce s-ar forma în afara ariei orașului și în tendința de a se uni cu Capitala. Se asigura astfel și un spațiu liber, estetic și higienic ce va juca un rol pentru circulație și viața civică a orașului; la început acest spațiu va putea fi întrebuințat pentru agricultură sau alte întreprinderi (afară de cele de construcții), dar rămas liber de orice clădirre. Costul ridicat a împiedicat definitivarea unui asemenea proiect, dar s-a pus problema reluării lui în 1918.
Comisiunea Tehnică în ședința din 17 iunie 1919, având în vedere extinderea pe care o va lua în curând Capitala considera că este momentul să se achiziționeze cu prețuri avantajoase terenurile necesare unui plan așa de vast și atât de util. S-a convenit să se prezinte Consiliului Comunal un proiect de

exproprierea zonei necesare creării acelei centuri variabile care să se amenajeze cu plantații, terenuri de jocuri etc., într-un cuvânt, cu spații care să rămână libere și să delimiteze Capitala în mod eficace.
Spațiile libere vor fi după caz, când înăuntrul, când în afara liniei de centură și se va căuta să se restrângă, în același timp, zona construibilă a Capitalei, care este fixată după Legea din 1895.
S-a trasat un plan la scara 1:10000, cu suprafață de expropriat de circa 585,5 hectare, din care 155 hectare dețin pe ele cosntrucții care vor trebuie expropriate și ele la un cost mai ridicat, lucru ce nu se poate evita.
Costul total al acestor exproprieri se cifrează la 18504000 și deși se pare că suma este mare, ea poate să fie și mai mare; nu trebuie uitat însă că marea operă care se face acum asigurând Capitalei țării noastre un loc de seamă printre orașele cele mai civilizate este un prilej care nu trebuie scăpat.
Măsurătorile și exproprierile se consideră că trebuie începute urgent asigurându-se Capitalei o suprafață totală de cca. 5880 hectare, inclusiv Parcul Național, fărăr extinderea lui pe moșia Herăstrău, din care 905,5 hectare parcuri existente și cele cerute pentru centura proiectată (revenind astfel cam 9 mp. de parc pe cap de locuitor, afară de parcurile care s-ar crea pe teritoriul Capitalei și afară de extindere Parcului Național, care ar mai ridica cu 975 hectare suprafața parcurilor); ar urma astfel să revină în final 18,75 mp. de parc pe cap de locuitor (față de 3,2 mp. pe cap de locuitor reveniți după Legea din 1895, când nu era înglobat acesteia Parcul Național), față de o populație de circa 1 milion de locuitori ce ar atinge Capitala în jurul anului 1980, adică o densitate de aproximativ 187 locuitori la hectar, o densitate egală cu cea a Londrei.
în ședința Consiliului de la 25 iunie 1919, cu Deciziunea nr. 147, ținând seama de planurile aflate în dosarul respectiv și de lămuririle date de șeful Serviciului Cadastrului, Consiliul aprobă:
- Delimitarea orașului printr-o șosea înconjurătoare, portrivit Planului de Sistematizare, care să meargă pe lângă o centură de plantații de o lățime de cca. 300 m cre se va stabili prin ridicări de planuri de detaliu, făcându-se totodată demersuri de expropriere pentru utilitate publică a perimetrelor afectate de această centură, care va rămâne liberă de orice construcțiuni.
- Facerea unui proiect de lege pentru asigurarea sumei necesară efectuării exproprierilor
- Se aprobă să se înceapă ridicarea planurilor de detaliu, într-un termen cât mai scurt posbili, pentru a se face programul de execuție al acestei centuri.
Datele documentare arată că Planul de Sistematizare și memoriile lui au fost cercetate de Comisia Tehnică a Comunei în anii 1914 - 1918 și sunt reluate acum în 1919 într-o formă destul de apropiată. Consiliul Tehnic observă că așa zisul plan de perspectivă al Capitalei înfățișează de fapt situația actuală a orașului și că măsurile de sistematizare constau doar în rectificarea traseului unor străzi, fie prin lărgirea, fie prin îndreptarea lor și deschiderea câtorva străzi noi, în general în prelungirea celor vechi, precum și crearea câtorva piețe.
Inginerul Sfințescu este nevoit să declare că a fost împiedicat să dea orașului București o adevărată sistematizare, fie din lipsă de fonduri, fie din cauza unei nehotărâri a Comunei în ce privește specificul problemelor de sistematizare și de înfrumusețare a orașului.
Consiliul Tehnic Superior atrage atenția că trebuie să se întocmească un plan de sistematizare în conformitate cu principiile de urbanism adoptate și pentru orașele din Occident. Sistematizarea trebuie studiată paralel cu Regulamentul de Construcțiuni,

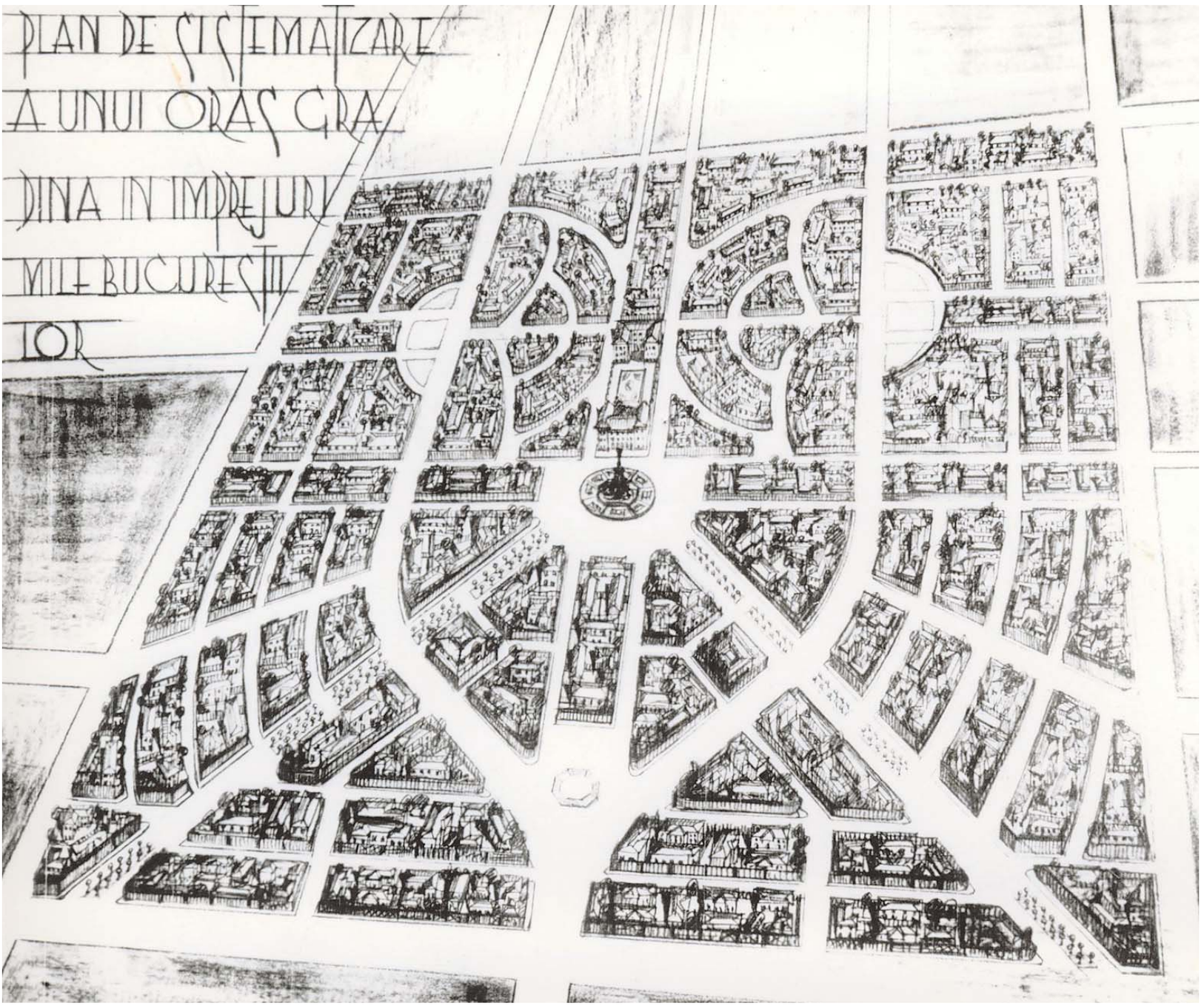
care va trebui să pună restricții pentru fiecare cartier sau stradă, ca și pentru fiecare construcție, spre a se putea ușor creea ansambluri de același stil, cartiere de școli superioare, cartiere ouvriere, cartiere militare, cartiere grădini-scuaruri proporționate și studiate, piețe formând ansambluri arhitectonice, cu monumente și statui, în strânsă legătură cu arhitectonica și estetica orașului.
Pe această cale ar putea câștiga în frumusețe atât arhitectura națională, cât și orașul, impunând stilul național românesc în mase de același stil, totul acompaniat de culoare, de portice sau galerii în strânsă legătură cu anumite piețe și ele de același stil.
Se conchide că este bine să se țină seama în dezvoltarea orașului București și de scumpirea traiului, fapt care reclamă măsuri pentru o canalizare a unei părți din populația orașului către anumite centre din afară, mai bine situate ca poziție și orientare sau prezentând diferite avantaje locale.
Față de definitivările cerute de Consiliul Tehnic Superior, cu modificările și completările operate ce s-au cerut în ședința din 7 noiembrie 1919, îndeosebi pentru a se face circulației, proiectul de sistematizare a Bucureștilor din anul 1914 - 1916, reluat și completat în anii 1919 - 1920, s-a sancționat și decretat în anul 1921, punându-se astfel la dispoziția Capitalei un plan unitar, cuprinzând ansamblul tuturor străzilor, cu un program concret privind dezvoltarea orașului.
Așa cum se va vedea în continuare, și acestui plan îi lipsesc încă multe elemente, pentru a putea fi considerat un plan de sistematizare în adevăratul înțeles al cuvântului.
Prin studiul din 1922 se arăta că în limitele orașului de la acea dată se putea cuprinde o populație de peste 1,5 milioane, repartizată pe următoarele zone:
- O zonă centrală de 500 hectare cu clădiri supra înălțate cu densitate 800 locuitori la hectar
- O zonă de clădiri de raport, adică cu multe etaje, de 1000 hectare, cu cca. 500 locuitori la hectar
- O zonă medie, adică de clădiri mai mici, de cca. 2000 hectare, cu o densitate de 200 locuitori la hectar
- O zonă periferică, joasă, acel garden city numit în literatura de specialitate, de cca 2000 hectare, cu o densitate de 100 locuitori la hectar.
Deci la 1 milion locuitori, în loc de 1,5 milioane se pot admite construcții încă și mai joase în zona centrală, diminuând astfel densitatea centrului Capitalei și răspunzând de fapt unei cerințe atât de ordin economic, cât și social.
La această dată se considera că suprafața de cca. 5800 hectare a Bucureștilor era suficientă pentru o creștere de populație într-o perioadă de 50 ani, spațiile libere existente putând acoperi necesarul pentru construcțiile cerute de acest viitor. în același timp se cerea a fi studiate planurile de amenajare a comunelor suburbane învecinate, care și ele la rândul lor cunosc o creștere asemănătoare.
De asemeni, pentru București se impunea alcătuirea imediat a unui studiu asupra unei urbanizări regionale, cuprinzând întreaga arie până la centura de fortificații. O centură de plantații și zone agricole active trebuiau să formeze o zonă reală de despărțire între Capitală și comunele suburbane intrate în discuție. Obiectul acestui studiu trebuiau să-l facă și relațiile dintre comunele suburbane înseși, trasându-se de la bun început delimitările găsite de cuviință.

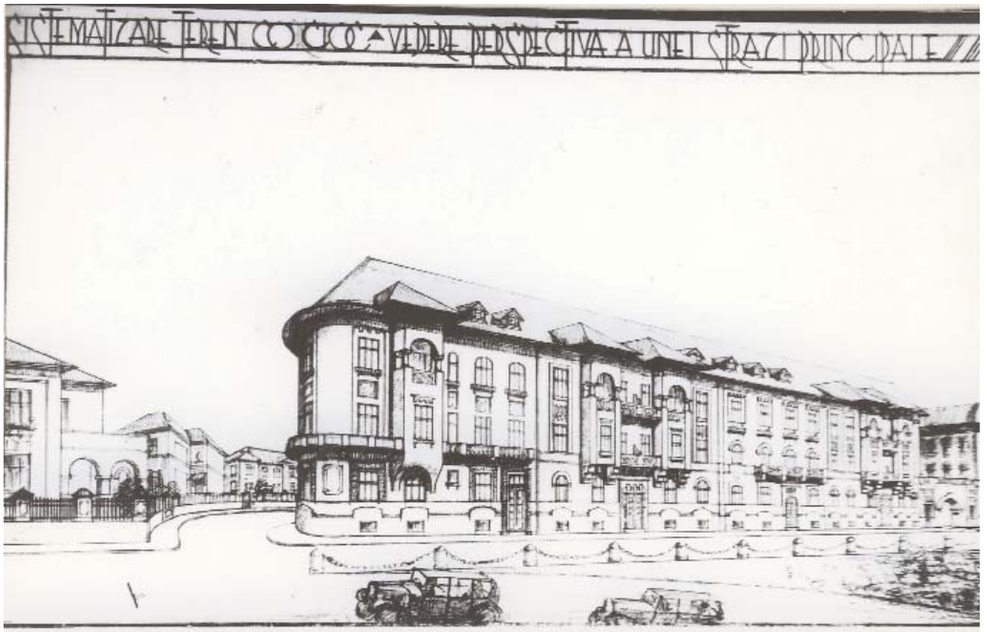
ANDREI PĂNOIU

LOCUINȚE IEFTINE ÎN CAPITALĂ

UN PROIECT PENTRU UN ORAȘ GRĂDINĂ LA MARGINEA BUCUREȘTILOR

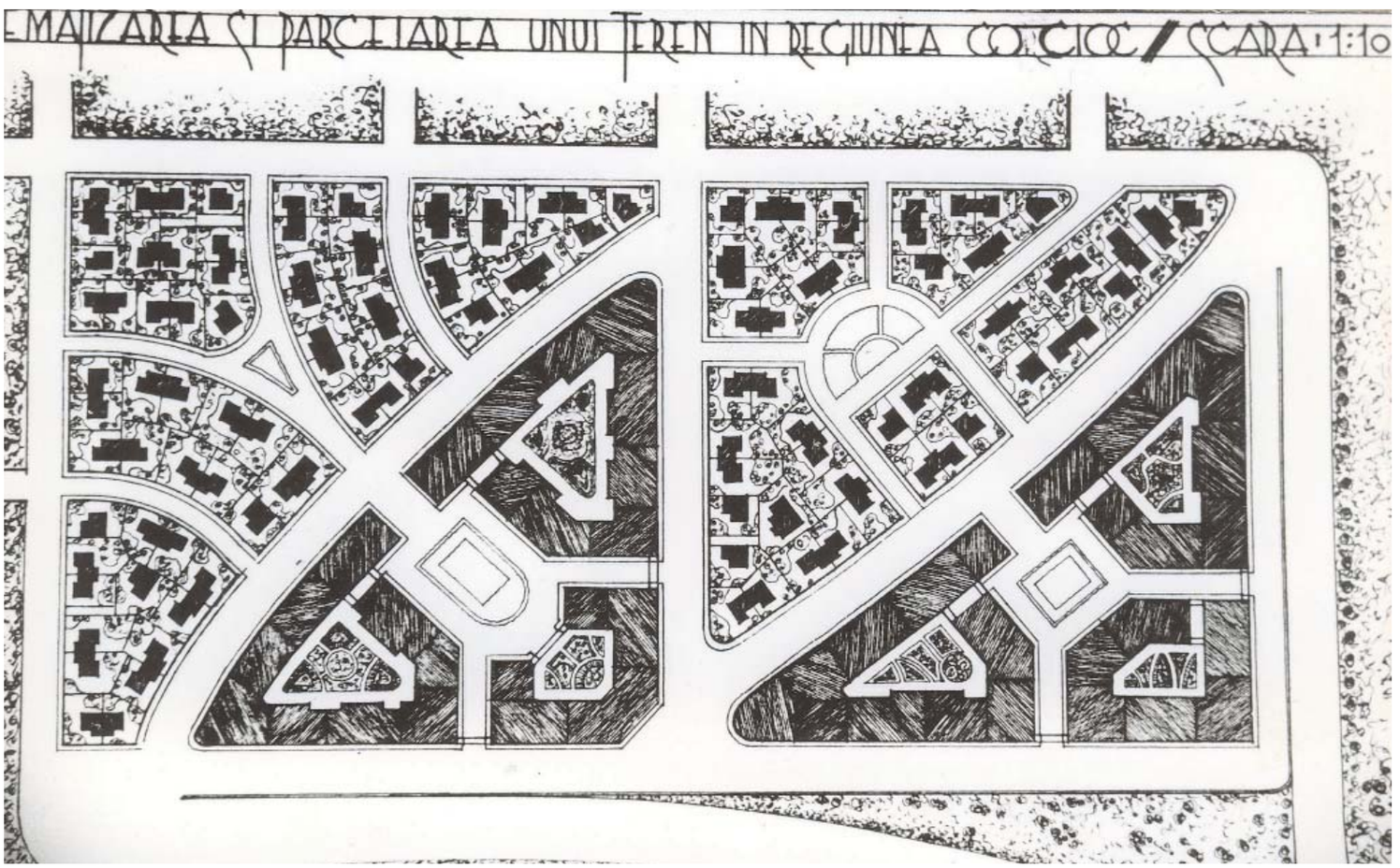
După război, se pune în discuție reconstruirea locuințelor urbane, a satelor și a fermelor distruse, terminarea construcțiilor sistate, construirea de noi locuințe în centrele populate, îmbunătățirea locuințelor insalubre, crearea de noi colonii și sate, ca urmare a aplicării Reformei agrare.
În întâmpinarea acestui deziderat, vine să apară Legea pentru încurajarea construcțiilor de clădiri din 23 iulie 1921 și Legea de împroprietărire în orașe a funcționarilor, a invalizilor de război, văduvelor cu orfani și demobilizaților, din octombrie 1921. Tot așa, își fac apariția și alte legi cu privire la chirii și oficiile de închiriere, menite să încurajeze ridicarea de construcții mari.
Încă din faza de proiect a acestei legi, s-a cerut desprinderea câtorva principii care trebuie avute în vedere în politica de încurajare a construcției de noi clădiri prin:
- Aplicarea unei politici clare de comasare și reparcelare a terenurilor (mai întâi cele libere de construcții);
- Încurajarea construcțiilor pe locurile virane de pe străzile deja deschise și unde există făcute lucrările edilitare;
- Să se încurajeze cât mai mult capitalul care se investește în construcții sau în materialele de construcție.
Se aprecia la acea dată că numai în București este nevoie ca în timp de 20 - 30 ani să se construiască peste 200000 apartamente, pentru ca în adevăr să se rezolve criza de locuințe din acest oraș.
Dar pentru aceasta trebuie încurajată în mod corespunzător producția și ieftinirea materialelor de construcție și înlesnirea transporturilor, ca și asigurarea mâinii de lucru necesare acestei activități.
În paralel măsurilor se relevă și principiile ce trebuie să călăuzească prevederile legale în problema repartițiilor clădirilor existente și în problema producției de clădiri noi, cu preocuparea de a se spori capacitatea locativă a clădirilor existente. Se cerea ca repartiția clădirilor existente să fie privită ca un regim excepțional pentru tot timpul cât va dura epoca de subproducțiune normală, adică producția normală de locuințe a anului 1912, când s-au realizat 4000 locuințe la o populațide de 340000 locuitori. Se cere acum ca la 700000 locuitori actuali în București să se construiască cel puțin 8000 locuitori pe an.
Acuzarea acestei crize se datorează lipsei de terenuri ieftine, lipsei de încurajare a construcției de clădiri, a speculei create în jurul acaparării terenurilor de construit, a insuficienței Legii chiriilor etc.
La periferie se construiește haotic, iar Primăria încomunează orașului suprafețe vaste pe care se așează o imensă masă pauperă de locuitori, în timp ce în centrul orașului exproprierile devin tot mai costisitoare.
Ce s-a făcut până acum este considerat prea puțin. Acapararea de terenuri de către speculanți lasă în urma sa cartiere cu totul insalubre, așa cum este cartierul Pleșoianu, în nordul și în sud-estul orașului, sau cartierul Tei, rămas ca o tristă moștenire din lotizările Ghiculeștilor.
Pe baza legii din 16 mai 1910, relativ la locuințe ieftine și sănătoase, se creează în București Societatea pentru locuințe ieftine, una dintre primele de acest fel din Europa, care până în anul 1928 a construit în total 1900 locuințe (din care 700 după 1919). La acea dată societatea poseda în București cca. 100 hectare terenuri destinate a primi locuințe.
Pentru construcția de locuințe pentru cei foarte săraci se emite ideea lansării chiar a unui concurs internațional, întreaga această activitate urmând să fie susținută cu un credit internațional cu dobânzi foarte scăzute, cu bani luați de acolo de unde se găsesc...
Se schițează pentru aceasta și datele unei teme; aceste locuințe pot să aibă și numai 2 camere, una pentru părinți și alta pentru

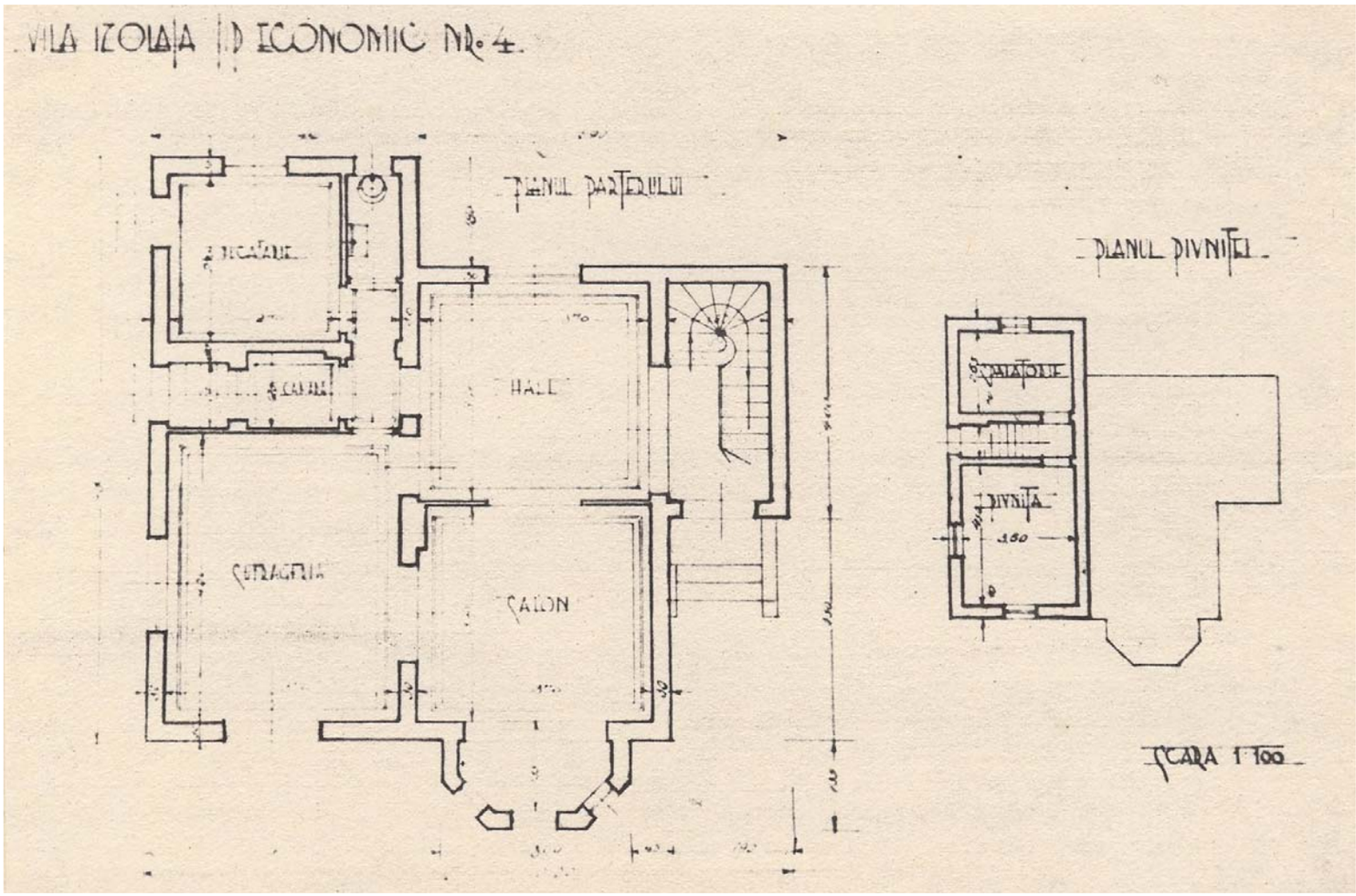

PLAN DE SISTEMATIZARE
A UNUI ORAS GRA
DINA IN IMPREJUR
MILE BUCURESTI
IOR



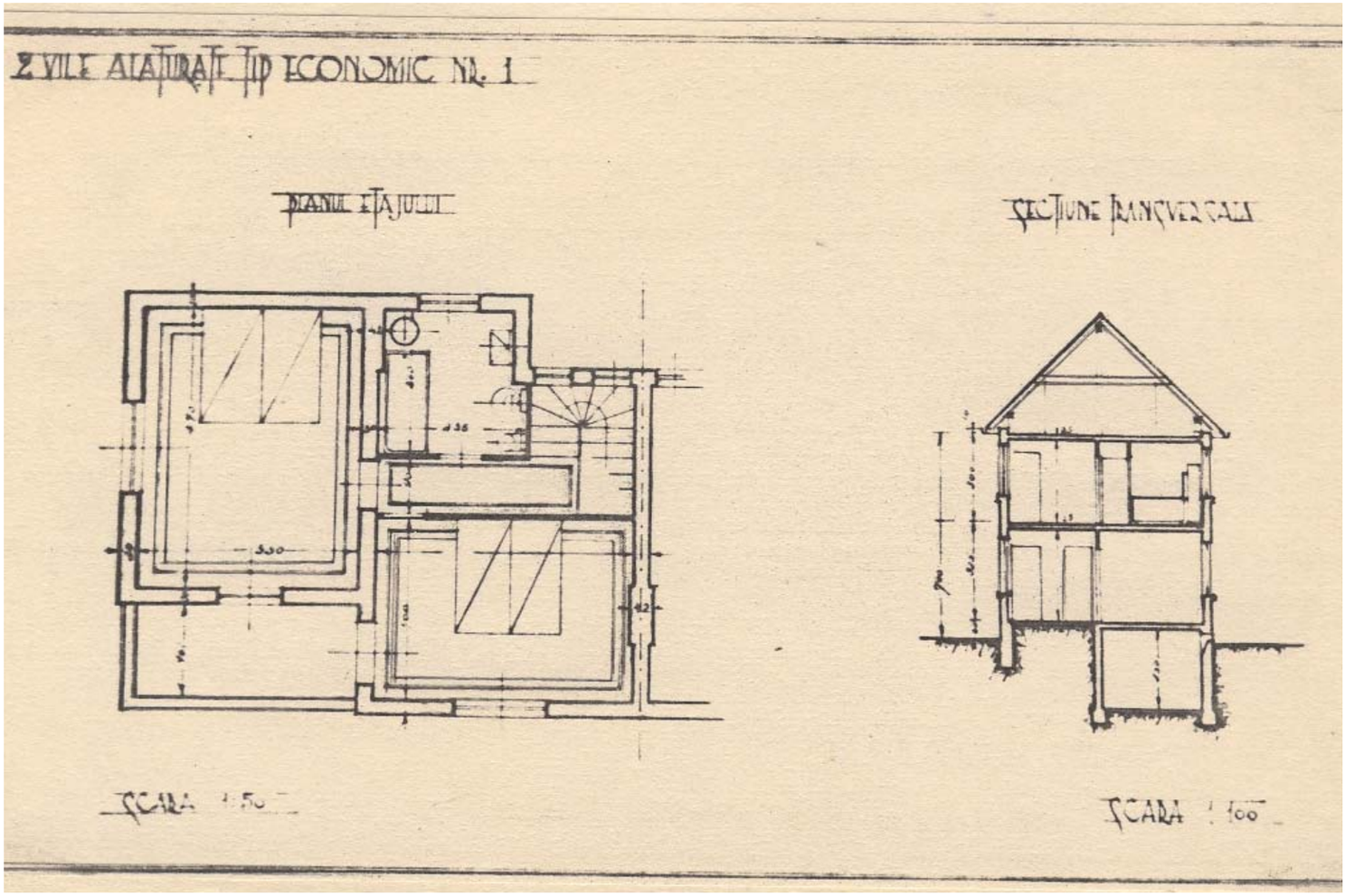
copii, considerându-se totuși un mare progres dacă s-ar putea folosi bucătăria drept sală de mâncare. Se recomandă crearea de tipuri de locuințe familiale care corespund tradiției variabile cu regiunile țării, unele cu 2 camere, altele cu 3.
În etapa imediat următoare ar urma să se treacă la construirea cartierelor numeroase, transperiferice ale orașului București, din al căror fond de locuințe nu este nimic de păstrat. Populația de aici va trebui transplantată în locuințe standard.
Legea de împroprietărire urbană publicată în M.O. din 18 octombrie **1821** își găsește aplicare și în București. Unele carențe ale acestei legi s-au ameliorat simțitor prin Regulamentul ei de aplicare luat în studiu în anul 1924, cu unele prelungiri de termene de înscriere pentru aceste împroprietăriri până în anul 1927.
Comisia de împroprietărire a reușit să satisfacă cererile a 2266 solicitanți, inclusiv împroprietăririle de la Dămăroaia; de asemenea s-au mai pus la dispoziția acestei comisii încă 243 locuri pe străzi existente. în anul 1926 s-a parcelat terenul numit Dămăroaia, situat pe malul sudic al Colentinei, la nordul Capitalei, lângă hipodromul Băneasa, în satul Bucureștii Noi, în suprafață de 125 hectare.
Planul de parcelare s-a alcătuit după principii moderne de urbanism, obținându-se 1550 loturi, afară de terenurile pentru instituțiile publice, parcuri, locuri de sport etc. Pentru loturile respective din oraș s-au perceput și costuri pentru lucrările edilitare. Prin contract s-a stabilit și tipul de construcție cu modul de așezare al ei pe teren, prin grupările respective urmărindu-se obținerea unor efecte estetice satisfăcătoare.
Lucrările încep în august 1926 și în termen de un an se realizează în linii mari traseele unora dintre străzi, cu excepția conductelor de alimentare cu apă și canal.
Împroprietăriri asemănătare se fac și în parcelările Erbăriei, Schitul Maicilor, Delavrancea, str. General Angelescu.
Societatea Comunală, prin concursurile pentru planuri tip de locuințe, parter și etaj, prin noile cartiere ce a deschis și a clădit în mod estetic și igienic, reprezintă de fapt urbanismul practic al epocii. Locuințele cu etaj construite în cartierul Clucerul (de la șosea), pentru funcționarii publici, casele din Filantropia, Șerban Vodă, Roiulu (Dudești), Lânăriei, Lupeasca (Cotroceni), Rahovei (Bragadiru), Cazarmei, Dorobanți (Prelungirea) reflectă foarte bine preocupările urbanistice ale vremii.
Fabrica Belvedere, Fabrica de Chibrituri Filaret, Ministerul de Finanțe, Ministerul de Război, Căile Ferate etc. și-au construit și ele prin Societatea Comunală pe terenuri învecinate lor locuințe pentru funcționarii lor, ocupate cu chirie cât timp slujesc acolo.
Casa Autonomă a Construcțiilor ia ființă prin Legea din 30 mai 1930, autorizată fiind să acorde împrumuturi pe termen lung pentru construcția de locuințe, să cumpere terenuri pentru a le vinde, să închirieze și să vândă case, că construiască edificii publice.
Se fac totodată precizări cu privire la regimul tipurilor autorizate de a se construi și a modului lor de atribuire populației.
Casa Autonomă a Construcțiilor procedează

DERE PERSPECTIVA SPRE STRADA TIP CASA ECON. NR. 1


MAIZAREA ȘI PARCELAREA UNUI TEREN IN REGIUNEA COTROCENI
SCARA 1:10



la un împrumut de 5 milioane dolari de la Societatea Italiană "Impresse all Estero"; din acest fond s-au realizat un grup de circa 70 de locuințe individuale în cartierul Cotroceni.
În 1934 se realizează în mod asemănător 11 clădiri (22 apartamente) în Vatra Luminoasă.
Tot așa, mai construiesc în București, C. A. M., Casa Muncii, C. F. R.
Studiile arată că toate aceste construcții ieftine nu sunt deloc ieftine, din lipsa completă a capitalului ieftin cu care să se poată realiza aceste locuințe; capitalurile și creditele destinate acestui scop sunt mici, aproape inexistente, ajutorul colectivităților foarte mic, populația săracă și muncitorească câștigă foarte puțin, lipsește o lege care să canalizeze toate fondurile de construcție în mâna unei singure instituții, lipsește inițiativa care să coordoneze eforturile statului.
***
De la 1910 încoace sistemul locuințelor ieftine de o familie având curte separată, a luat o dezvoltare foarte mare prin construirea de adevărate "orașe-grădină", "cazărmile de închiriat" rămânând proprii zonelor deja construite, unde terenul este scump. Se susținea și teza că locuința ieftină va face și traiul mai ieftin unei familii, arătându-se că totdeauna o grădină se poate munci cu folos. Tot așa se argumenta că din punct de vedere moral locuința de o familie e superioară apartamentului din "cazarma de închiriat", care este în același timp și mai scumpă; costul instalațiilor publice în sistemul "orașelor-grădină" este un lucru care se remediază ușor și putem vorbi în adevăr de "un paradis al locuințelor de o familie"...
Inginerul Cincinat Sfințescu ia ca model în ideea acestui tip de așezări pe Ebenzer Howard, care a reușit să creeze adevărate orășele din locuințe cu o singură familie cu grădini separate, în care loturile de construit să nu fie supuse speculei și unde să se găsească totul absolut trebuitor unui trai fecund locuitorilor lor: industrie, comerț, organizații culturale și de sport etc.



În Anglia s-au construit orașe-grădini la Letchworth, Port-Sunlight, Bournville etc.; ca și în Franța, Belgia, Germania, Italia, englezii și francezii, ca să intensifice producția, caută să încurajeze așa-zisa "industrie la domiciliu", dotând familiile respective să lucreze mult și ieftin acasă, fără a mai pierde timpul cu drumul până la uzină. S-a spus mereu că oricine muncește într-un oraș-grădină foarte confortabil cu ce câștigă din munca lui mai poate face și economii. Pentru locuitorii Bucureștilor un astfel de oraș ar fi cu adevărat paradis, dar pentru țara noastră se cere să propagăm "orașul grădină român". În centrul Capitalei se pot găsi ocazii destule pentru aplicarea "sistemului american", iar periferiei să-i lăsăm liniștea orașelor grădini...

La Biblioteca Academiei Române se află un album cu titlul "Un oraș grădină la marginea Bucureștilor", purtând pe copertă mențiunea: "București - Proiect de sistematizare a împrejurimilor".

În acest album figurează 32 imagini fotografice format 34 x 24 ca reprezentând planul de ansamblu al unui oraș grădină (proiecție orizontală și vedere perspectivă), planuri fațade, secțiuni și vederi perspective de locuințe, unele dintre ele "vile tip popular" (parter), altele "vile alăturate", tip economic.

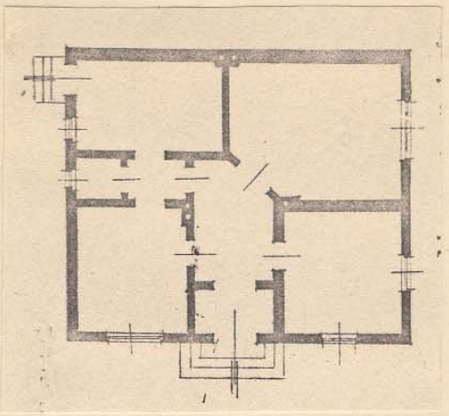
În acest album mai figurează planul cu "sistematizarea și parcelarea unui teren în regiunea Cocioc, cu vederea perspectivă a unei străzi principale".

Într-o altă planșă se prezintă tot "sistematizarea unui teren la Cocioc", înfățișând zona principală, pentru case cu trei etaje, cu distribuția planimetrică a apartamentelor.

Nu cunoaștem paternitatea acestui proiect, dar fără nici un fel de îndoială putem atribui această lucrare inginerului Cincinat Sfințescu, care a fost de fapt cam singurul susținător al acestui tip de oraș gândit să vină în întâmpinarea crizei de locuințe tot mai acută din Capitală; orașe de tipul acesta nu s-au realizat în țara noastră și albumul în discuție ne rămâne ca o mărturie unicat asupra modului de abordare a acestei teme.

Trebuie să arătăm că în ce privește susținerile inginerului Sfințescu în

chestiunea locuințelor ieftine publicate în diferite reviste de specialitate, acesta primește replica directă a inginerului Cristea Niculescu din New York, în anul 1920, care cere stăvilirea cheltuielilor făcute fără chibzuială, arătând că politica satisfacerii nevoilor trebuie evaluată acum "părălicește"; să nu se conteze pe împrumuturi externe pentru construcția de locuințe ieftine întrucât nimeni nu este dispus să acorde credite și să-și risipească capitalurile pentru așa-ceva fără profituri sigure; trebuie ținut seama că nu este vorba la noi numai de a clădi locuințe ieftine, dar și de a organiza viața astfel ca munca să fie folosită la maximum, pentru a se putea beneficia de o distribuție comună de abur, de energie, lumină, aparate și scule de gospodărie comune, organizare pentru aprovizionare în comun etc., pentru standardizare, pentru lucruri tip, în care producția să fie foarte economică.
Exemplificat, el răspunde prin descrierea modului de organizare al unei gospodării americane (2 planuri, parter plus etaj și dispoziția pieselor).
Se susține că orașele grădină de la noi se proiectează pentru 20 - 30 mii de locuitori, maximum 60 mii, în jurul lor asigurându-se o centură agricolă.
Dar dezvoltarea vertiginoasă a așezărilor suburbane și din împrejurimile Bucureștilor scoate destul de repede din discuție ideea unor asemenea orașe. Comunele suburbane constituite acum își reclamă o legătură a lor proprie directă cu orașul.
Bucureștii Noi, de pildă, ajung la un record la începutul secolului trecut cu Societatea Autonomă de Tramvaie, ca pe baza Legii pentru construcția Căilor Ferate de interes local să li se asigure exploatarea unei rețele de tramavaie care să lege localitățile Bucureștii Noi de comuna Băneasa. Legături asemănătoare ce cer și cu alte sate învecinate ca Rociu, Militari, Chiajna, Băneasa și Bucoveiu.
Se motivează că astfel se leagă Capitala țării cu un mic orășel în formație, muncitorii având la îndemână un mijloc de locomoție repede și ieftin.
De acum încolo, o rezolvare a problemei comunelor suburbane se va pune sub forma elaborării de studii și proiecte de ordonare și sistematizare.



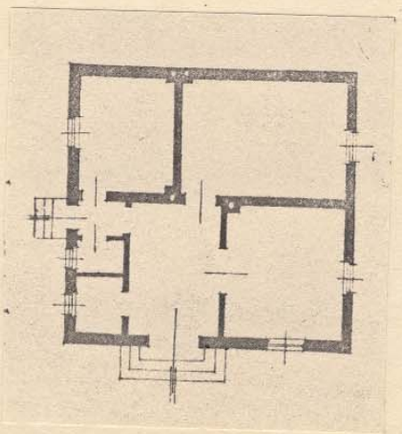


Fig. 32. — Tipuri de locuințe ale Soc. Comunale de Locuințe Eftine.

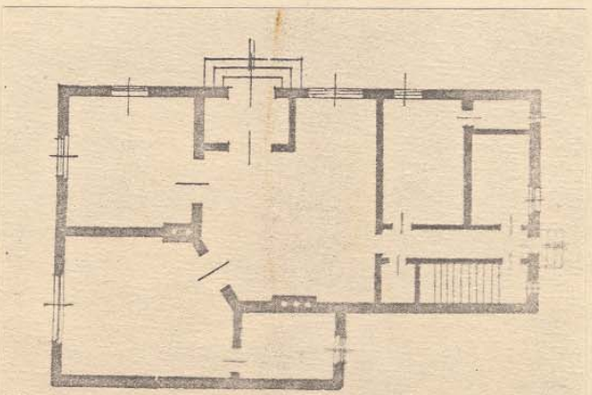


Fig. 33. — Alt tip de locuință al Soc. Comunale de Locuințe Eftine (No. 3).

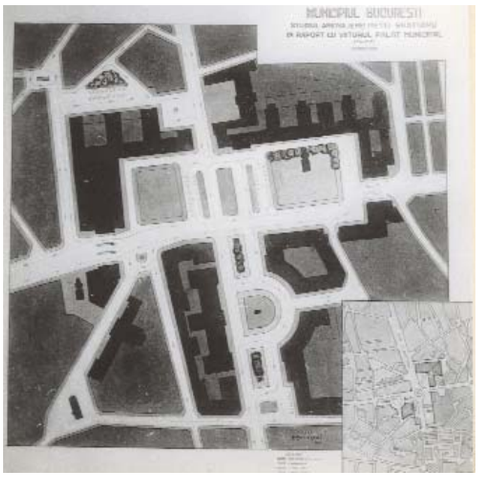
245

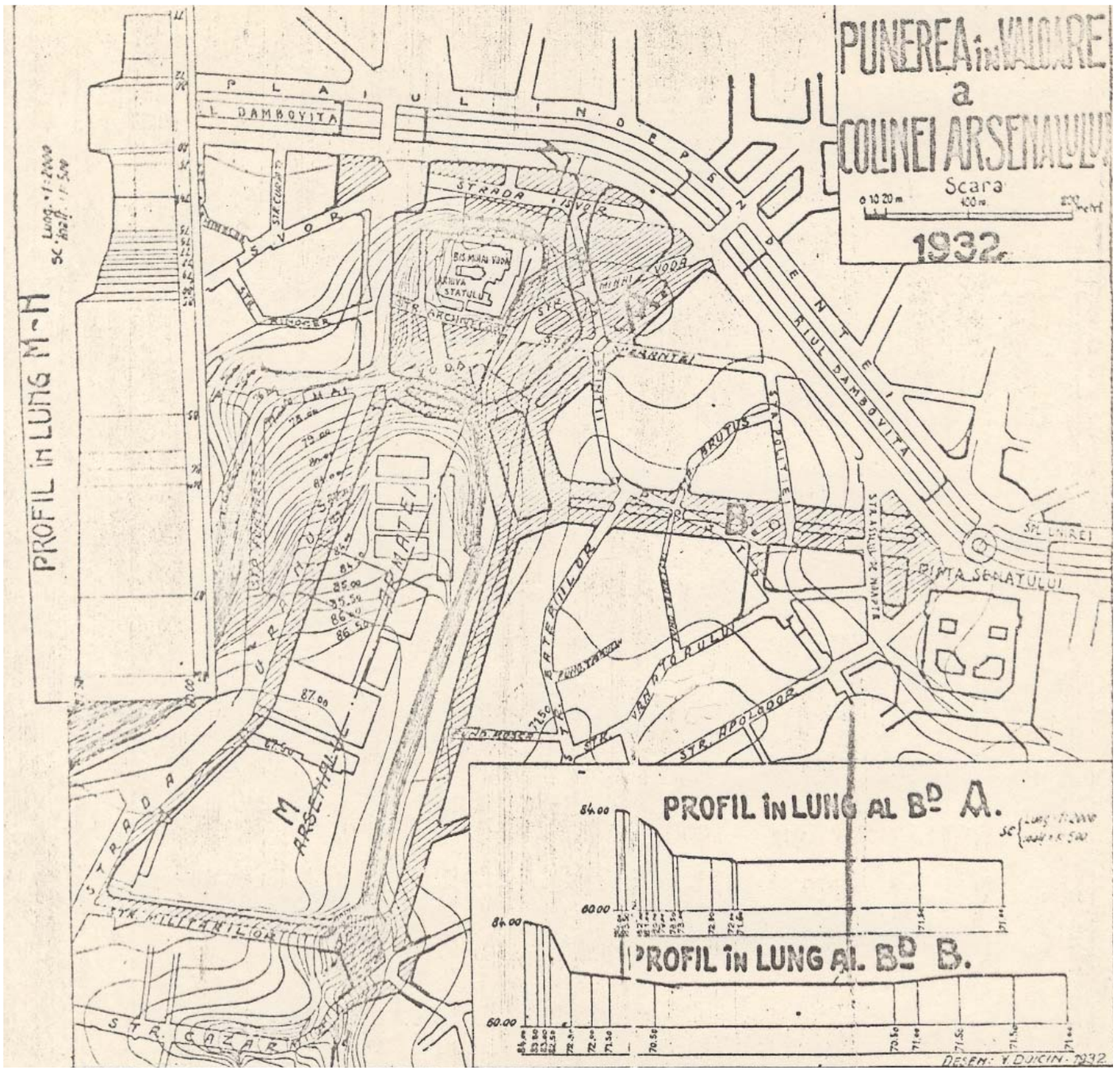
PLANUL DIRECTOR DE SISTEMATIZARE A MUNICIPIULUI BUCUREŞTI ŞI STUDIILE PRE-MERGĂTOARE LUI

Planul de sistematizare aprobat în anul 1921, cu toate prevederile sale de detaliu, lasă totuși loc liber multor acțiuni de amenajere și remodelare a formei orașului, prin trasarea de noi bulevarde, crearea de noi parcuri și grădini sau căutarea de amplasamente potrivite noilor ansambluri arhitecturale, sens în care se fac diferite propuneri. însuși Nicolae Iorga este autorul unei propuneri care ar face locul unei grădini pe Dealul Spirei, unde s-ar afla o mare catedrală, cu o grădină degajată spre străzile Sf. Apostoli, Mihai Vodă și Izvor, totul amenajat cu ansambluri arhitecturale, bulevarde, scuaruri, scări monumentale și completat cu o legătură proiectată spre Gara de Nord. Se sugera de asemenea completarea părții din spate a Palatului Ministerului Lucrărilor Publice, adăugându-se întregii clădiri un etaj, ca și înlocuirea Imprimeriei Monitorului Oficial de o avenue deschisă spre Cișmigiu, iar Dâmbovița să se acopere cu un pod întins de la Liceul "Gheorghe Lazăr" până la Mihai Vodă...100).
Ideea aceasta are însă mai multe paternități, în acest sens existând și studiul întocmit cândva de inginerul Sfințescu și arhitectul Burcuș, pentru folosirea adecvată a colinelor înalte ale Bucureștilor. Pe toată perioada deceniului LIPSEȘTE UN RÂND de studii metodice de către Direcția Tehnică a Primăriei privind structurarea ariei orașului și organizarea vieții sociale a întregii așezări.
Date importante de direcționare a acestor acțiuni vine să ofere și recensământul din anul 1930, îngăduindu-se astfel posibilitatea alcătuirii unui studiu pe cât de exhaustiv pe atât de metodic și unitar.
O serie din datele acestui studiu au fost publicate periodic în diferite lucrări de specialitate de inginerul Sfințescu.
Fundamentale în această privință sunt volumele aflate la Biblioteca Academiei R.S. România, intitulate:
- Studiul sistematizării Capitalei, 1931, Documentarea, delimitarea, Zonificarea, circulația;
- Sistematizarea și delimitarea orașului București; studii sub prezidenția D-lui primar Dem.I. Dobrescu, 1930-1931.
De fapt este vorba de o singură lucrare, un volum reprezentând copiile pe hârtie ozalid ale originalului, iar celălalt un album (desen) cuprinzând piese referitoare la următoarele teme: construcțiile și relieful solului Bucureștilor, clima și climatologia, suprafețele construite, densitatea clădirilor (după recensământul din 1930), densitatea populației, mortalitatea prin tuberculoză, repartiția întreprinderilor industriale și comerciale, distribuția industriei, traficul pe calea ferată și străzi, zonele de influență ale parcurilor, centura de verdeață..., situația concentrării comerțului, zonificarea, căi ferate, șosele de penetrație și legătura între suburbane, centrele de atracție și clasificarea circulației, zonele de influență ale liniilor de tramvai electric, studiul inelului central de circulație, studiul amenajării piețelor Victoriei și Brătianu etc.
Mai toate piețele acestui studiu putem spune că sunt realizate de Direcția Tehnică a Primăriei sau de Casa Lucrărilor Municipiului, cele mai multe semnate chiar de Sfințescu.
Ne-am referit la acest studiu pentru că el reunește o documentație pe care se va întemeia de fapt elaborarea Planului Director de Sistematizare al Municipiului București.
Se știe că în anul 1928 se înființează la Primăria Municipiului București "Comisiunea de Sistematizare", cu însărcinarea de a da directive pentru întocmirea planului general de sistematizare a Capitalei care a funcționat până în anul 1943, cu un număr de circa 20-30 membri. Din sânul acestei comisii s-a format un comitet restrâns însărcinat cu întocmirea Planului director de sistematizare, prin care să se prevadă, în linii mari, amenajarea viitoare a întregului teritoriu al

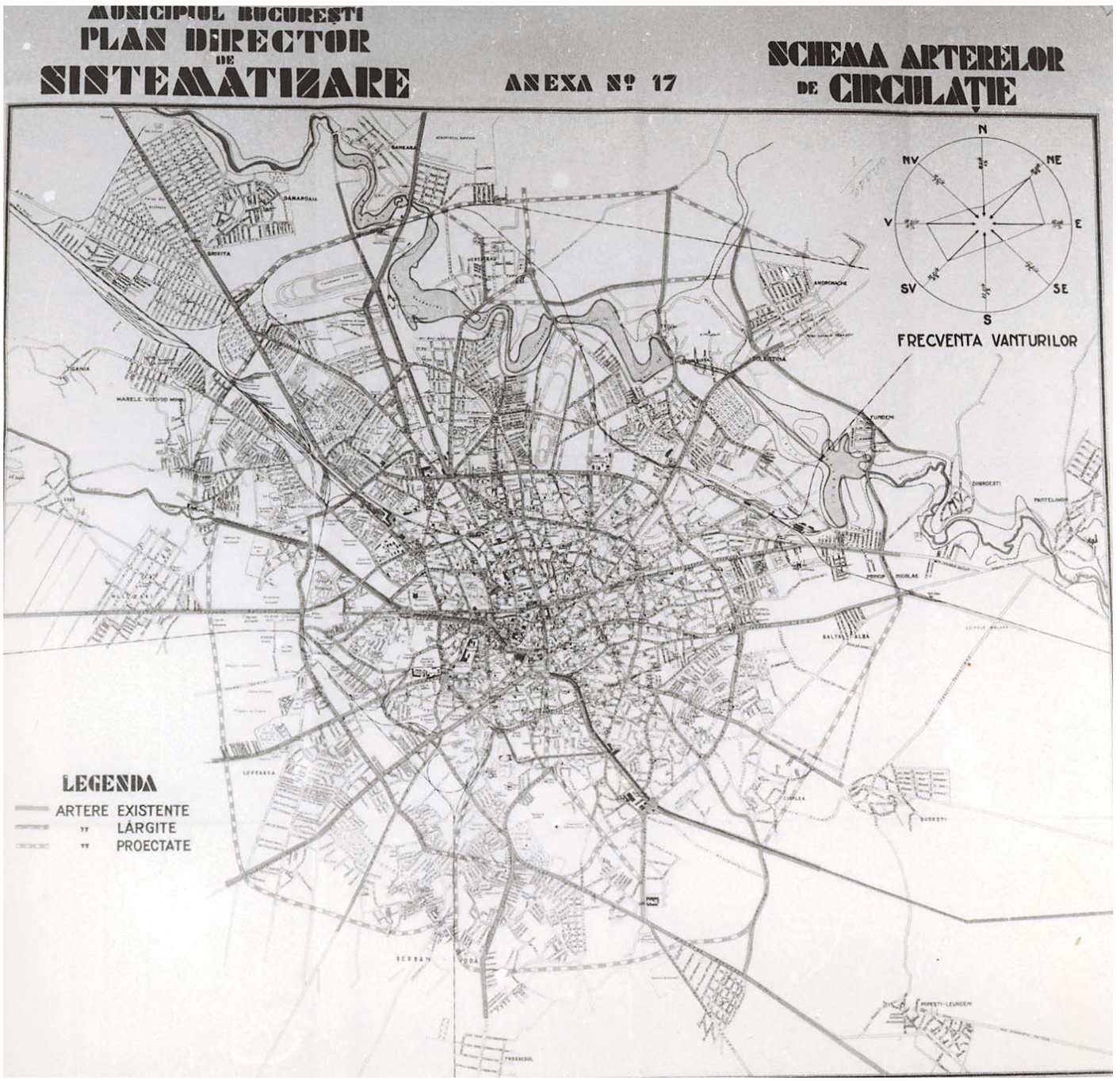
u, Din marile probleme
nitorul Orașelor din

MUNICIPIUL BUCUREȘTI
STUDIUL ARCHITECTURII
PIEȚEI BRATIANU


MUNICIPIUL BUCUREȘTI


PUNEREA în VALOARE
a
COLINEI ARSENALULUI
Scara
1932
PROFIL ÎN LUNG M-H
PLAIUL INDEPENDENTEI
RIUL DAMBOVITA
STRADA ISVOR
STR. ARCHIVELOR
STR. MINHI VODA
STR. BRUTUS
STR. APOLODOR
PIATA SENATULUI
STR. MILITARILOR
STR. CAZARM
PROFIL ÎN LUNG AL BD A.
PROFIL ÎN LUNG AL BD B.
DESEN: V. DUICIN. 1932

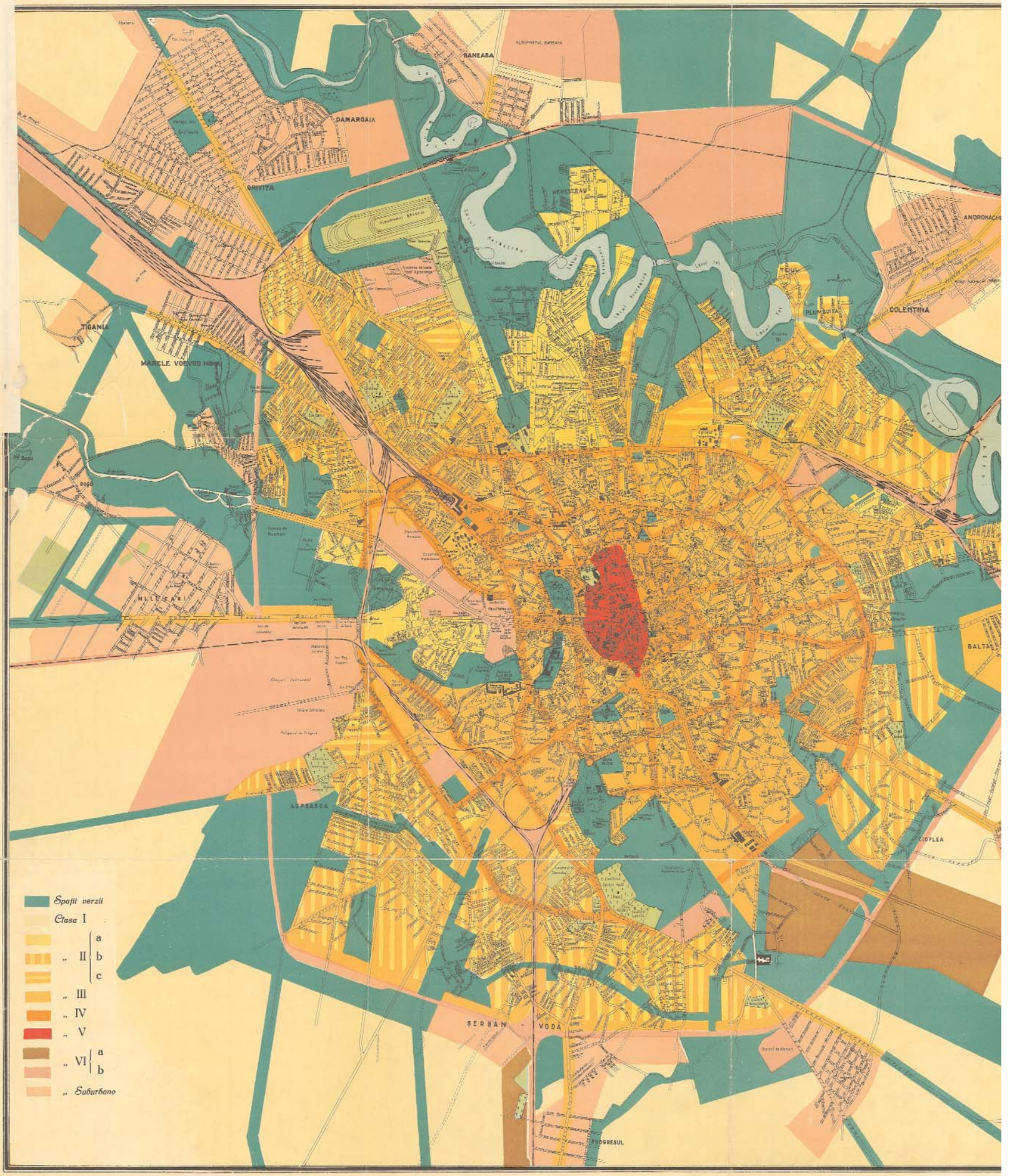
Capitalei, până la linia ferată a forturilor.
Acest "comitet de lucru", format din arhitecții Duiliu Marcu, G.M. Cantacuzino, R. Bolomay, I. Davidescu și inginerul T. Rădulescu au prezentat la sfârșitul anului 1934 un proiect alcătuit din 51 planșe și un amplu memoriu justificativ, lămuritor pentru problemele cele mai importante privind dezvoltarea Capitalei pe o perioadă de 40-50 de ani.
Principiul de bază urmărit prin dresarea planului director viza a se proiecta o rețea de artere de circulație, lăsând restul străzilor așa cum sunt.
Pe această rețea urma a se trasa planurile de detaliu cu alinierea construcțiilor separată de alinierea străzilor.
La periferie și în comunele suburbane se îngăduie acum străzi mai înguste decât prevede Regulamentul existent. În loc de 12 sau de 10 m lărgime minimă, în cartierele de locuințe ieftine și uvriere se vor permite și 8 sau chiar 6 metri, însă clădirile vor fi retrase, pentru a se avea cel puțin 12 m spațiu liber între fațadă.
Fundăturile nu mai sunt interzise, ci considerate un mijloc practic de a obține colțuri liniștite.
Toate lucrările edilitare efectuate din nou pe străzile secundare și de acces la locuințe, precum și exproprierile pentru îndreptări locale se vor suporta de proprietarii riverani.
Se afirmă că acum orașul își face osatura în formarea definitivă, pe care nu i-o va mai putea schimba nimeni.
Planul de sistematizare (care nu trebuie confundat cu planl de alinieri și care nu este decât numai una din părțile componente ale planului general) își propune să prevadă amenajările necesare ridicării economice, locuri special amenajate pentru industrie și comerț, căi bune de comunicații în interiorul orașului, căi bune de comunicații cu regiunile înconjurătoare de unde se face aprovizionarea, căi bune de comunicații cu restul țării.
Planul de sistematizare trebuie să reglementeze construcția de locuințe sănătoase, să prevadă locuri de recreație în aer liber, parcuri, grădini, terenuri de sport, terenuri de joacă pentru copii mari și mici, la îndemâna populației.
Se propune a se schimba din oraș numai acele locuri care este de absolută nevoie să fie schimbate, atenția îndreptându-se spre partea nouă a orașului, care ia naștere acum.
Se constată că s-a greșit până acum prin îngăduirea extraordinarei creșteri pe care a luat-o aglomerația în ultimele decenii, deoarece s-a făcut la voia întâmplării, construindu-se peste o mie de hectare de teren nou dincolo de marginea orașului fără nici un plan, fără nici o autorizație, după bunul plac al parcelărilor.
Tot așa, prin planul de alinieri care a fost în vigoare până acum, s-a voit să se îndrepte toate străzile existente, ceea ce a constituit o eroare foarte gravă, fără vreun folos urbanistic apreciabil.
Se susține că trebuie părăsit acest sistem de alinieri și se propune anularea acelui plan în părțile în care nu a fost realizat considerându-se că trebuie concentrate toate eforturile pentru înființarea unei bune rețele de artere de circulație și nu sistem de spații libere, expropriind ce va fi necesar pentru realizarea acestora și stabilind numai pe ce aliniere să se așeze construcțiile viitoare.
Planul Director de Sistematizare prevede:
- Soluții pentru delimitare, oprindu-se întinderea nemăsurată a aglomerației. Printr-un plan de "utilizarea terenului" (sau de zonificare) s-a precizat modul de întrebuințare a terenului până la forturi, stabilindu-se zonele rezervate construcțiilor și cele non aedificandi;
- Propuneri pentru soluționarea problemei locuințelor, în special pentru populația foarte săracă;
- Împărțirea în zone de clase de construcții (zone de locuințe, zone comerciale, zone

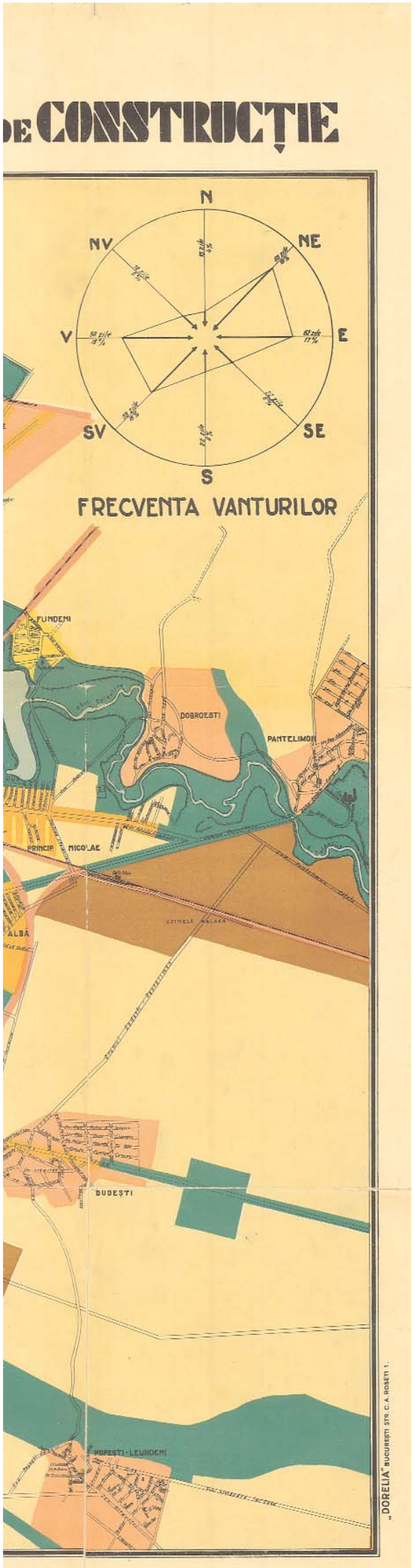

MUNICIPIUL BUCUREȘTI
PLAN DIRECTOR DE SISTEMATIZARE
ANEXA Nº 17
SCHEMA ARTERELOR DE CIRCULAȚIE
N
NV
NE
V
E
SV
SE
S
FRECVENTA VANTURILOR
LEGENDA
ARTERE EXISTENTE
" LĂRGITE
" PROECTATE

MUNICIPIUL BUCUREȘTI
PLAN DIRECTOR DE SISTEMATIZARE

ANEXA Nº 12

CLASE




DE CONSTRUCȚIE
N
NV
NE
V
E
SV
SE
S
FRECVENTA VANTURILOR
FUNDENI
DOBROEȘTI
PANTELIMON
PRINCIP. NICOLAE
ALBA
BUDEȘTI
POPEȘTI-LEURDENI
„DORELIA" BUCUREȘTI STR. C.A. ROSETTI 1.

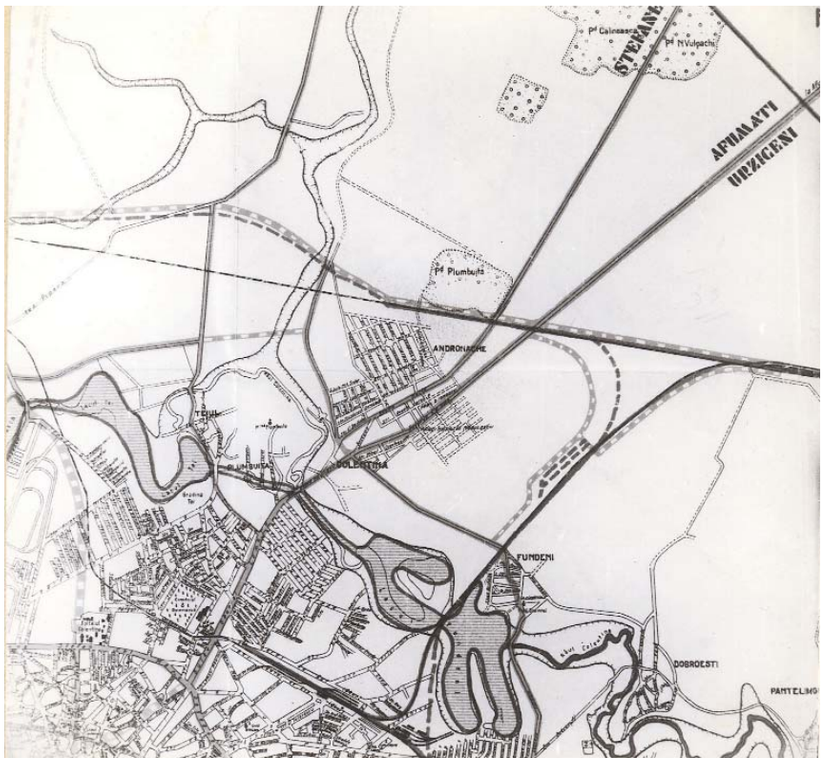
Pădurea Băneasa
TÂRGOVIȘTE
CHITILA
PITEȘTI
BANEASA
DAMAROAIA
GRIVIȚA
GIULEȘTII-SÂRBI
TIGANIA
MARELE VOEVOD MIHAI

LUPEASCA
ȘERBAN VODĂ
PROGRESUL

industriale etc.) după numărul etajelor și după procentul între suprafața construită și suprafața rezervată curților) conform noului regulament de construcții și alinieri;
- Un sistem de parcuri și grădini (spații verzi), terenuri de sport și jocuri, ținând seama și de asanarea lacurilor din nordul orașului, păstrarea pădurilor existente și înființarea altora noi, cu amenajarea împrejurimilor;
- Un sistem de căi ferate și gări de persoane și mărfuri;
- Terenuri de aviație; problema canalului navigabil pe șosele și străzi cu scheletul noului plan de alinieri;
- Monumentele și clădirile publice de înființat;
- Întocmiri sanitare cu așezămintele spitalicști necesare; propuneri relative la viitoare cimitire mari, în afara aglomerației;
- Aprovizionarea Capitalei cu alimente, furaje, lemne de foc, cereale, vite etc.;
- Alimentarea cu apă, evacuarea gunoaielor și a apelor uzate etc.;
- Estetica orașului cu personalitatea lui, aspectul piețelor publice, bulevardele, punerea în valoare a elementelor naturale;
- Studii de detaliu pentru diferite piețe, bulevarde, parcuri;
- Punerea în valoare a monumentelor istorice;
- Măsuri cu principiile de prevăzut în Legea de aplicare a planului, comasarea, contribuția riveranilor, contribuția statului etc.

După Legea din 1929, în limitele lor, Bucureștii cuprindeau 7200 hectare suprafața orașului și cca. 36000 hectare până la linia forturilor, revenind astfel o densitate de circa 75 locuitori la hectar (de cinci ori mai mică decât a Parisului).
Comunele suburbane se arată în cea mai mare parte a fi prelungiri ale orașului, fără niciun spațiu despărțitor între ele. Sate distincte sunt numai câteva: Pantelimon, Dudești, Popești Leordeni, Roșu, cu o populație de agricultori și lăptari a cărei creștere este relativ redusă.
Suburbanele cele mai importante sunt acelea care fac corp comun cu orașul, unele cu o populație de peste 10.000 locuitori, aflate în plină creștere și compuse aproape exclusiv prin parcelări neautorizate și case ridicate prin contravenție.
Creșterea suprafeței construite înfățișează următoarea situație:
- De la 1894 la 1911, față de o suprafață de 2.710 hectare, un spor de circa 87 hectare;
- De la 1911 până la 1927, suprafața construită crește cu încă 940 hectare, folosindu-se terenurile virane din oral, înscriind astfel un total de 3.860 hectare construite la acea dată.

De reținut, creșterea cea mai mare nu are loc în interiorul orașului, ci în comunele



suburbane, lipite de oraș, care au luat ființă cu puțin timp înaintea războiului și s-au dezvoltat după aceea, ajungând ca împreună cu vechile sate să acopere o suprafață construită de circa 2.200 hectare, cu o populație de peste 70.000 locuitori.
Concluzia desprinsă scoate în evidență faptul că pentru a se pune stavilă extinderii aglomerației, trebuie mărginite în mod real comunele suburbane.
Ne sunt bine cunoscute măsurile luate pentru mărginirea ariei orașului de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, din timpul Regulamentului Organic, de la mijlocul secolului trecut sau cele stabilite prin Legea din 1895, când s-a urmărit împiedicarea parcelărilor din zonele periferice. Problema s-a pus în mod asemănător și prin propunerile concursului pentru planul de sistematizare a orașului din anul 1906. Prin proiectul din anii 1914-1915, s-a propus crearea unei centuri de plantații late de 200-300 metri, propunere care n-a putut fi luată în studiu din cauza costului ridicat (20 - 30 milioane lei aur) și a declanșării războiului.
Se apreciază însă că soluția creării unei centuri de plantații propusă în anii 1928 - 1933, susținută și în proiectul de față va da rezultatele scontate.
Autorii proiectului consideră că pretutindeni creșterea aglomerației este un fenomen cu adânci cauze sociale, care nu poate fi oprită prin simple mijloace represive și propun:
- Respectarea delimitării zonelor destinate construcțiilor prevăzute în proiect
- Să se găsească mijloace de a se construi în masă locuințe pentru populația săracă...
- În cartierele muncitorești din oraș și din suburbane să se reducă costul lucrărilor edilitare, ca să poată fi înzestrate cu strictul necesar în condițiile cele mai ieftine posibile și să se aducă ușurări regulamentului de construcții muncitorești pentru locuințe muncitorești, prin reduceri de impozite și chiar subvenții
- Arterele de penetrație în oraș până la linia ferată să fie protejate de o fâșie de teren lată de 100 - 150 metri, spre a se împiedica extinderea aglomerației de-a lungul șoselelor mari
- Achiziționarea de către comună a cât mai multe terenuri în jurul orașului, până la linia forturilor, inclusiv terenuri care să nu fie risipite în împroprietăriri.
Se pune în evidență faptul că de cele mai multe ori clădirile celor săraci sunt construite după tipul "vagon" sau cel al caselor de țară izolate. Tipul vagon, cu fațada îndreptată spre calcanul vecinului este cel mai neigienic posibil, lipsind încăperile de lumină, fără posibilitate de ventilație transversală și primenirea aerului și în același timp și scumpe. Regulamentele de con-

strucții și alinieri în vigoare, cu unele prescripții neraționale nu asigură o bună igienă, iar altele prea drastice și inutile determină populația săracă să fugă în afara razei orașului și să-și facă locuințe în plin câmp. Statisticile arată că populația săracă este înghesuită în construcții neîncăpătoare, unde unui locuitor nu-i revine nici măcar jumătate din minimul de suprafață necesară.
Din statistici reiese că pentru a se decongestiona actualele locuințe, ar mai trebui încă 12.500 locuințe uvriere, iar pentru a putea primi afluxul anual al creșterii populației, ar mai trebui create circa 1.200 locuințe anual. Dar pentru această rezolvare, comuna trebuie să preia pe seama sa construirea de locuințe igienice și cu advărat economice, care să poată fi puse la dispoziția populației sărace, cu o anuitate suportabilă.
Tot așa, se cere o subvenție din partea statului și o degrevare de impozite pentru aceste locuințe de existență minimă.
Se cere crearea unui tip economic de locuință și executarea lui în cartiere noi, distribuite și construite în mod rațional.
Autorii proiectului ajung la concluzia că tipul de locuință cel mai favorabil pentru populația săracă este cel al locuinței individuale cu parter și etaj, locuințe lipite, calcan la calcan, retrase de la alinierea străzii cu 6 metri, lăsând loc unei grădinițe de flori, iar în spate cu o grădină de cultură mai importantă. Străzile ar fi largi numai de 6-8 metri, dar distanța între fronturile caselor ar fi de 14 până la 20 metri. Soluționarea locuințelor în case - bloc poate fi și ea destul de interesantă și trebuie încercată.
Locuințele pentru celelalte categorii sociale ale populației orașului, fără a fi ideale, nu prezintă asemenea defecte ca cele ale micilor muncitori și cu unele corective de introdus în regulamentul de construcții și alinieri, pot fi pe viitor satisfăcătoare.
Se manifestă tot mai mult tendința de diferențiere a teritoriului orașului în zone, în care nu se admite decât un anumit fel de activitate.
Prin proiectul de sistematizare prezentat se fixează următoarele zone:
- Zona rurală (non aedificandi), în care în principiu nu sunt admise construcții decât cu unele excepții bine motivate;
- Zona rezidențială, în care sunt permise locuințe și excepțional unele prăvălii sau ateliere;
- Zona protejată, în care pe lângă locuințe sunt îngăduite și unele industrii și comerțuri care nu aduc turburări locuirii liniștite și sănătoase prin activitatea lor;
- Zona mixtă, în care este admis același amestec de locuințe, comerț și industrie, fără să pericliteze sănătatea locuitorilor;
- Zona de afaceri, care corespunde unui sâmbure al orașului unde nu s-ar permite locuirea decât în mod excepțional, de la etajul al II-lea în sus, zonă în care s-ar îngădui înălțimi mai mari decât cele obișnuite;
- Zona industrială, destinată exclusiv industriei, cu interdicția de a fi locuită;
- Zone speciale, care cuprind diverse instituții care scapă unei reglementări generale și trebuie delimitate de la caz la caz (zone militare, ale căilor ferate, cartiere de învățământ, spitale, cimitirele, piețele de alimente etc.);
- Zona spațiilor libere;
Planul Director de Sistematizare este însoțit de un regulament de construcții care prevede împărțirea teritoriului municipiului în clase de construcții, care privesc regimul de înălțime, procentul de suprafață construibil și densitatea de construcție.
Se pune accentul pe crearea unui întreg sistem de spații verzi, prevăzându-se scuaruri, grădini pentru copii de toate vârstele, terenuri de joc, grădini și parcuri urbane, păduri în raza municipiului, terenuri de sport pentru mari reuniuni sportice etc.
S-a renunțat la ideea unei centuri de plantație de mare înălțime la periferia orașului,

PLUMBUITA
COLENTINA
FUNDEN
BALTA ALBA
CIOPLEA
LUPEASCA
SERBAN VODA

uniforme, preferându-se completarea Parcului național cu pâlcuri de verdeață pe diferite terenuri virane, care să înainteze spre centrul orașului și să lărgească aria Parcului național. S-a prevăzut crearea de parcuri noi în zonele: între șoseaua Cotroceni și valea Dâmboviței, în câmpul Caracaș lângă egie, în groapa Cuțarida, pe locul hipodromului Florească și velodromului T. C. R., Grădina Tei mărită, la gara Obor - Târgul Moșilor, la sud de șoseaua Iancului (Vatra Luminoasă), Gropile Ganovici, de la Turturele spre Dudești, Valea Plângerii cu Dealul Piscului, până la Văcărești, Dealul Arsenalului, grădina Mareșalului Filipescu, la Piața Elefterie, terenul Societății de dare de semn, al fabricii Gib, până la Azilul Elena Doamna etc.

S-a prevăzut de asemenea a fi amenajate ca parc malurile Colentinei, cele ale Dâmboviței, precum și a pădurii Băneasa, până la linia forturilor; s-a recomandat și amenajarea ca parcuri comunale a pădurilor și lacurilor de la Cernica, Ciorogârla, Pustnicul și Pantelimon etc.

Pentru o populație viitoare de 1.300.000 locuitori revine o suprafață totală de 6.516 hectare, adică 38 m.p. pe cap de locuitor, incluzând și suburbanele.

Studiul pune în evidnță situația insuficientă a căilor ferate, lipsind gările specializate pentru mărfuri, industrie, cofetărie etc.; există circa 60 de încrucișări ale liniilor ferate cu străzile și toate sunt pasaje de nivel.

Se fac propuneri pentru rezolvarea traficului îndepărtat de călători, modificări și completări de linii ferate, propuneri pentru rezolvarea traficului apropiat, precizarea regimului pe care trebuie să-l aibă calea ferată a forturilor și linia metropolitanului.

Aviația și navigația, circulația rutieră înscriu și ele preocupări pentru rezolvarea în toate detaliile sale a funcțiunilor orașului.

Autorii arată că București și-au pierdut caracteristica lor de oraș-grădină și personalitatea lor, în afara structurii stradale radial concentrică, rămâne să o definească, ca element de înfrumusețare, piețele publice, salba de lacuri din zona de nord și colinele din jurul Dâmboviței.

Lipsește text

Să dea o deosebită atenție fațadelor, aplicarea de servituți de estetică printr-un regulament de construcții și alinieri, precum și crearea unei "Comisii pentru aplicarea planului de sistematizare".

Un aport esențial în această operă de înfrumusețare revine plantațiilor, parcurilor și grădinilor publice, bulevardelor plantate, peluzelor de iarbă și de flori, ca și iluminatului public, înfățișării firmelor, reclamelor, chioșcurilor de tot felul sau stațiilor de tramvaie, elemente care trebuie studiate atent în toate detaliile lor.

Planul Director, cuprinde studii de detaliu și asupra monumentelor și clădirilor publice, privite ca puncte importante ale orașului, prevăzându-se următoarele:

- Palatul Regal cu împrejurimile sale; înglobându-se și terenurile învecinate, va fi înconjurat astăzi, cu crearea unei fațade spre Cișmigiu și o străpungere până la această grădină;
- Parlamentul, actuala Cameră a deputaților, se consideră că este rău așezată în Dealul Mitropoliei, ca și clădirea Senatului; se prevede reunirea celor două Camere într-o singură clădire așezată pe Dealul Arsenalului;
- Ministerele se consideră că ar fi fost nimerit să fie grupate în jurul unei mari esplanade, dar nu se dispune de un asemenea spațiu în centrul orașului;
- Catedrala este prevăzut a fi așezată la poalele Dealului Mitropoliei.

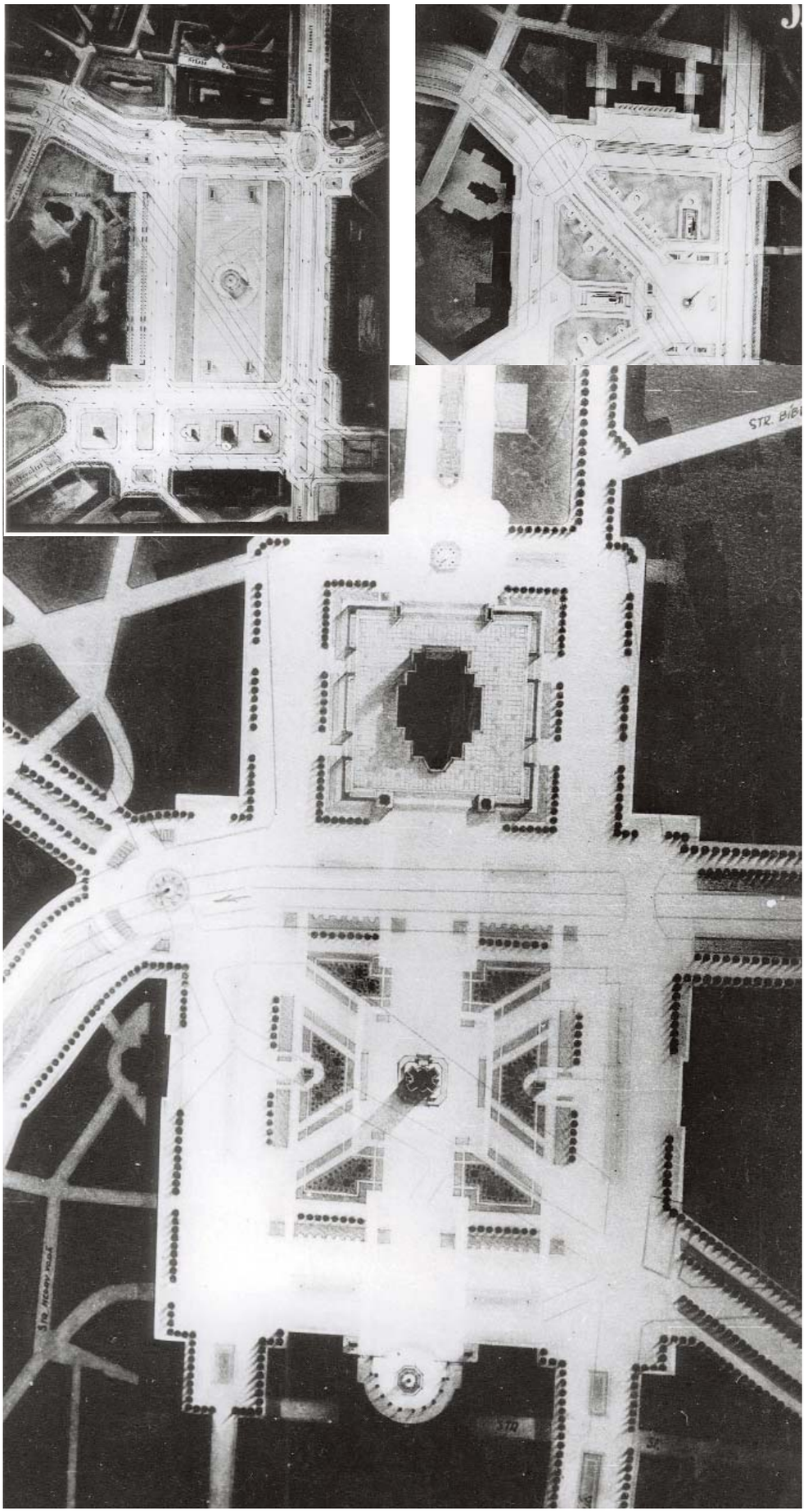
Aceeași grijă se poartă pentru realizarea unui palat al Primăriei Municipiului, Academia Română, Opera Română și Opereta, crearea unei Săli de festivități și adunări publice, pentru Cetatea

Universitară și pentru crearea altui centru de școli superioare, la Văcărești, sau Dămăroaia și Băneasa.
Comitetul de lucru a fost însărcinat cu efectuarea de studii de detaliu pentru alinierea Căii Victoriei, începând de la Calea Griviței și până la Dâmbovița. La fel s-a studiat și Piața Universității (Piața Primăriei) și Piața Victoriei (pentru care s-au întocmit și machete). Piața Academiei Române, Piața Gării de Nord și Parcul Național, împreună cu parcul pentru jocuri de copii de la șoseaua Kiseleff. S-au mai efectuat studii și pentru alte detalii, scuaruri, răspântii, pasajul de la Mogoșoaia etc.
Aplicarea noului plan de sistematizare se consideră că trebuie să fie un instrument de conciliere între interesul individual (particular) și interesul general, conferindu-se Comunei drepturi (și împuterniciri) din punct de vedfere al igienei, siguranței, apărării naționale și esteticii, dreptul de a expropria pentru cauză de utilitate publică, de a face comasări urbane, de a interzice construcții pe anumite terenuri etc.
Studiul se încheie cu declarația autorilor că de fapt orice plan este numai o "bucată de hârtie", executarea rămânând "totul"; realizarea planului depinde de planul de cultură și civilizație a populației și de progresul general al locuitorilor în toate domeniile și în toate direcțiile.
Criticile față de acest plan întârzie să apară. Încă din faza de elaborare, Societatea Arhitecților Români a făcut unele remarci într-un memoriu adresat Primăriei, și prin intervenția arhitectului Alex. Zamphiropol publicat în revista Arhitectura din luna august 1935.
Între altele, sistemul arterelor de circulație se consideră confuz și defectuos iar renunțarea la centura de verdeață care ar fi înconjurat metropola, este o mare greșeală...
Unele obiective se arată că sunt rău amplasate sau insuficient studiate etc.
Alte critici arată că s-au fixat liniile directoare ale viitoarei sistematizări având atașat proiectului și un "tablou de zonificare", tablou care trebuia să fie completat cu detalii și însoțit de un "regulament pentru construcții".
Dar planul s-a pus în aplicare cu regulamentul de construcții din anul 1928. Planul mai trebuia însoțit apoi și de o lege de comasare, care să rezolve situația terenurilor rămase din exproprieri, iar o altă lege să prevadă finanțarea și modalitățile practice de plată pentru realizarea acestui proiect. Circulația lasă și ea de dorit; trebuiesc create noile artere de circulație, trebuiesc scoase tramvaiele din centrul orașului etc...
Se consideră că, bun-rău, acest proiect trebuie completat cu toate legile și regulamentele necesare și numai în decursul timpului se vor putea cunoaște defectele lui și se vor putea cere modificări.
Carențele Planului Director încep să iasă repede la iveală. Se cer mereu intervenții ale Direcției Tehnice a Primăriei pentru definitivarea unor detalii. Pentru rezolvarea intersecției Bulevardului cu Calea Victoriei, de pildă, care nu convenea așa cum s-a precizat în planul decretat, se elaborează nici mai mult, nici mai puțin decâ 17 variante, din care numai două se arată acceptabile.
Precipitarea evenimentelor politice care anticipează izbucnirea celui de-al doilea Război Mondial fac, însă ca prevederile majore ale acestui plan să rămână pentru mult timp în așteptare.

CONCURSURI PUBLICE

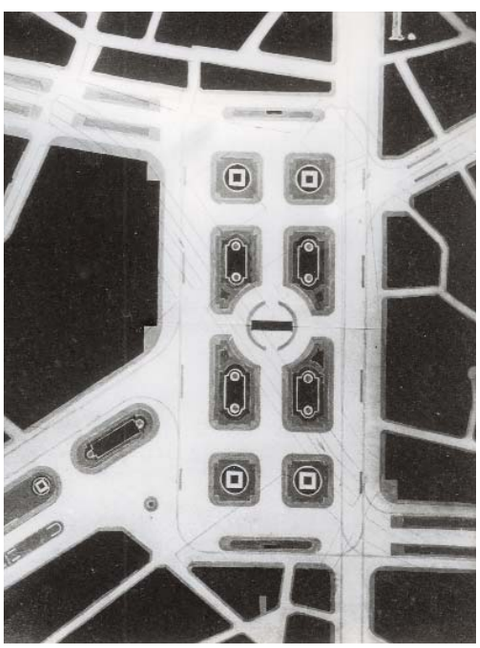
Problema reconstrucției și înfrumusețării Capitalei fiind pusă cu foarte multă acuitate, pentru unele lucrări importante se lansează concursuri de proiecte, pentru altele continuă știutele rectificări de alinieri.
Practica folosirii concursurilor publice a fost larg răspândită încă din a doua jumătate a secolului trecut. Unul dintre concursurile importante de acest fel din pragul secolului nostru poate fi considerat și cel organizat pentru Palatul Senatului, ai cărui câștigători, arhitecții Doneaud și Maimarolu, distinși cu premiul I, "exquo", au fost însărcinați cu realizarea lucrării, după un "proiect contopit".
Din perioada de început a secolului, lămuritor în privința acestei practici ni se pare modul de organizare al concursului din anul 1906 pentru sistematizarea orașului București, asupra căruia ne-am referit în detaliu.
Mult mai obișnuite însă rămân lucrările abordate de Direcția Tehnică a Primăriei. Cazul realizării Expoziției Generale a Românilor din Parcul Carol, proiectată de arhitecții St. Burcuș și V. Burcuș și V. Ștefănescu este un exemplu dintre cele mai lămuritoare în această privință.
Lucrările de ordonare și de a se da o "formă mai regulată" la Târgul Moși, abordate concomitent cu organizarea Expoziției din Parcul Carol, prilej cu care se cerea și revederea ...
LIPSESTE TEXT
Lucrările de alinierea străzilor mărginașe se înscriu însă procedeelor obișnuite. De fapt, în cazul de față trebuia rezolvată și amplasarea "pavilionului central de recepțiune", unde aveau loc manifestări expoziționale în paralel celor ținute în Parcul Carol.
Un moment important în ce privește ținerea concursurilor de acest fel îl oferă publicarea la 2 ianuarie 1916 de către Epitropia Așezămintelor "Nifon Mitropolitul" a programului pentru clădirea unui nou local pe terenul de lângă hipodromul Băneasa.
Societatea Arhitecților Români, în cadrul căreia funcționau încă din anul 1910 o Comisie pentru concursurile publice și o Comisie pentru înfrumusețarea Capitalei, este nevoită să intervină și să ceară unele modificări ale programului, impunând o anumită ordine în instituirea concursilor publice.
Interesant se arată și concursul pentru proiectul cimitirului "Bellu Nou", la care se cere prezentarea a "două probe" predate la termene diferite.
Ideea organizării concursului din anul 1919 pentru amenajarea pieței Romei (Romană) și Victoriei este motivată de faptul că "experiența demonstrează că numai pe această cale se pot obține rezultatele scontate, mobilizând totodată marele public pentru realizarea lucrărilor destinate posterității".
La acest concurs pot participa toți arhitecții, eventual în colaborare cu inginerii și sculptorii etc. Se cere prezentarea planurilor de situație, fațade, secțiuni, detalii, vederi, perspective, devize.
Programul arată că Piața Romei trebuie tratată ca o piață de circulație, dar și ca o piață cu caracter arhitectural; se specifică și condițiile de jurizare, acordarea premiilor etc.
Pentru Piața Victoriei se cere ca aceasta să fie tratată ca o piață de circulație intensă, marcându-se punctele neutre; totul trebuie realizat ca o piață închisă, în armonie cu mediul înconjurător, împodobită eventual cu arcuri de triumf, coloane, porți etc.
Dar și pentru desfășurarea acestor concursuri se cere de către Societatea Arhitecților Români introducerea unor modificări de program. Inginerului Sfințescu, autorul programului acestui concurs s-ar părea că nu-i convine această intervenție și se renunță la ținerea concursului, Casei Lucrărilor

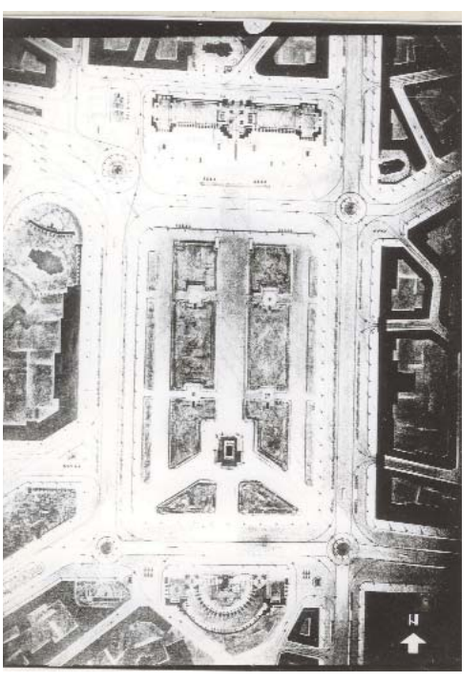
Orașului încredințându-i studierea celor două piese.
Legat de aceasta, trebuie să arătăm că în anul 1921 apare LIPSESTE TEXT reglementare generală. Regulamentul concursurilor publice de arhitectură întocmit de Societatea Arhitecților Români, prin care se stabilește modul de alcătuire a programelor, valoarea premiilor, compunerea juriilor, judecata, rezultatul și expunerea lucrărilor, alcătuirea Comisiunii concursurilor publice etc.
Ca rectificări de alinieri de tipul cel mai obișnuit putem să amintim de modificarea alinierii Pieții Victoriei și Senatului, în anul 1924. Cu acest prilej se face o corectare a fronturilor stradale pentru a crea o deschidere ordonată în fața noii construcții a Senatului, pentru care ființau deja la acea dată așternute fundațiile; se operează rotunjiri de colțuri, teșituri etc.
Obișnuiți cu practica concursuriloe publice (și poate și cu învățămintele trase de pe urma concursului de sistematizare a Bucureștilor din anul 1906), arhitecții R. Bolomey și I. Davidescu participă la concursul internațional pentru sistematizarea orașului Belgrad din anul 1922, obținând premiul IV (de 35000 dinari), premiul I și II nu s-a acordat, situați imediat după concurenții francecezi.
Anul 1925 era caracterizat de cineva că se distinge printr-o "avalanșă de concursuri publice". În literatura de specialitate rămân mai bine cunoscute concursurile pentru Primăria Orașului București, Palatul Ministerului de Domenii, Academia Română, Asociația Inginerilor de Mine etc.
Pentru Palatul Primăriei București se mai ținuseră și alte concursuri, dar din lipsa unui serviciu de evidență nu se mai poate face referire la vechile studii, întrucât s-au pierdut și se hotărăște, astfel, publicarea unui nou concurs pe această temă, la care participă: arhitecții Burcuș și Roșu, Cristofi Cerckez, I. Enescu, I. Dinescu, E. Grosu, T.T. Socolescu și D. Petrescu-Gopes. C. Pomponiu, C.B. Cretzoiu, N. Georgescu și L: Teodosiu, I. Țărușanu, A. Ghiaciuș, Gh. Plăcintaru-Linteanu și Gh. Grătescu, Fl. Stănculescu, St. Becu, D. Wallter și Harry Schoenberg cu pictorul Georges de Loewendel.
La concursul pentru localul Asociației Inginerilor și Tehnicienilor din Industria Minieră participă 11 invitați: arhitecții Cănănău, Smărăndescu, Burcuș și Iliescu și alții.
Este însărcinat cu realizarea lucrării arhitectul Paul Smărăndescu.
La concursul pentru localul Academiei Române, arhitectul Gh. Plăcintaru-Liteanu obține premiul II (nu știm dacă s-a acordat și premiul I); iar arhitectul Baloșiu se clasează al III-lea. Un antreproiect prezintă și J. Negoescu.
Înscriem în suita acestor concursuri și pe cel instituit de Societatea Arhitecților pentru elaborarea unui tratat de Istoria Arhitecturii Românești, din anul 1933.
Planul Director pentru Sistematizarea Capitalei decretat în anul 1935 pune și el în fața Primăriei o serie de probleme pe care trebuie să le rezolve Municipalitatea cu forțele sale, sau să fie definitivate prin Concursuri publice.
Amintim doar de concursul inițiat de Primăria Capitalei din anul 1937 pentru Palatul Municipal, al cărui premiat a fost Petre Antonescu și de proiectele pentru Piața Victoriei, Piața Palatului Regal și pentru "Piața 8 Iunie".
Situația concursului pentru amenajarea "Pieții 8 Iunie" ne este mai bine cunoscută, datorită unui album fotografic aflat la Biblioteca Academiei R.S.R. cu titlul: "Concursul pentru amenajarea pieței 8 Iunie".
Planșele numerotate de la 1 la 15, înfățișează propunerile de sistematizare a cunoscutei piețe din fața aleii Mitropoliei, a Halelor și a Spitalului Brâncovenesc.

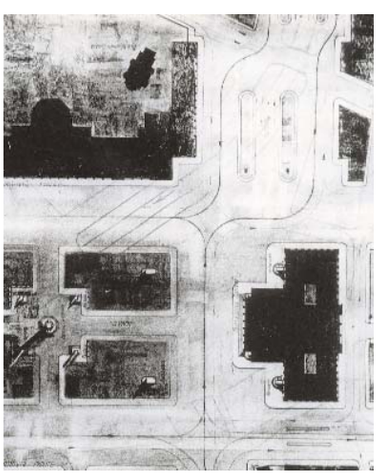


Nu cunoaștem datele programului în cauză, însă din planșele prezentate putem reține totuși ideile principale cu privire la cererea de ordonare și de organizare a întregului ansamblu, încadrat cu fronturi unitare, împodobit cu scuaruri, fântâni și oglinzi de apă, grupuri statuare, colonade, explanade, plantații decorative etc., Dâmbovița în final urmând să fie acoperită de un planșeu general.
Scopul concursului l-a constiuit realizarea unei piețe urbane reprezentative a Capitalei, cu funcții politice și culturale, înzestrată cu clădiri monumentale, rezolvându-se totodată problema circulației în acest punct al orașului.
Lucrările prezentate se arată a fi inspirate de principiile compoziționale ale clasicismului târziu din vestul Europei, și stilurile mai noi ale arhitecturii de avangardă reflectate în urbanistică, întemeiat pe studiul simetriei și al ordonanțelor clasice.

Despre acest concurs pentru Piața "8 Iunie" știm doar că arhitecții Alexandru Zamphiropol și Alexandru Hempel au obținut premiul II.







ASANAREA LACURILOR CAPITALEI

Încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea se formase ideea că trebuie asanate lacurile Colentinei și ferit orașul de nocivitățile pe care le reprezintă zonele de bălți și de smârcuri cu mirosurile lor urâte care se abat asupra Capitalei. Realizarea acestor asanări se pune în discuție abia în anul 1912, cu prilejul înscrierii lacurilor în terenul afectat creării Parcului Național.
Asanarea lacurilor, abordată de Uzinele Comunale București, se înscrie însă unui program mai complex, care urmărește și asanarea cartierelor mărginașe ale Capitalei, ai căror locuitori trebuie să trăiască și ei în condiții mai omenești.
Realizarea acestor lucrări atât de mari și cu totul neobișnuite se constituie ca o problemă edilitară de igienă, de crearea unui cadru de pitoresc inedit cu amenajări de agrement și de circulație urbană a cărei rezolvare Casa Lucrărilor Orașului a susținut-o cu hotărâre. Inginerii C. Sfințescu, Dr. I. Costinescu, Ricardo Canella și alții s-au constituit într-o Comisie prezidată de inginerul Elie Radu, studiind mai multe variante asupra modului de tratare a acestei teme, și anume:
- Să se formeze din toate lacurile din jurul Capitalei un singur lac, care să influențeze favorabil condițiile de microclimat din timpul verii, creându-se totodată și posibilitatea folosirii rezervei de apă pentru irigarea terenurilor de grădinărie și realizarea unei hidrocentrale
- Realizarea legăturii lacului Căldărușani cu Snagovul, cu posibilitatea de plutire până aproape de București
- Reuniunea lacurilor din jurul Capitalei, în scopul amenajării lor navigabile.
Lucrările amintite se împart de fapt în trei grupe distincte, și anume:
- Lucrări de deversarea apelor Ialomiței în Colentina
- Lucrări de realizarea compensării debitelor și aducerea apelor în lacuri
- Lucrări de asanare și sitematizarea lacurilor cuprinse între Băneasa și Cernica, precum și legătura cu Dâmbovița.
Toate studiile s-au întemeiat pe date documentare și cercetări de detaliu, care pornesc de la considerații de ordin biologic și studii hidrologice minuțioase, cu măsurători metodice și sondaje caracteristice, care au îngăduit alcătuirea de diagrame și grafice exacte ale vaiațiilor nivelelor și debitelor apelor, cu mediile lunare ale anilor secetoși și mijlocii etc.
Pentru întreg sistemul hidrostatic studiat se stabilește în anul 1929 de către Dir. C.L.M. diviziunea zero, la cota + 77, 651 m, fixată pe mira instalată sub podul de cale ferată de la lacul Băneasa.
Studiile sunt completate de diferite ipoteze de sporirea debitului Colentinei și o serie întreagă de planuri pe care se înscriu pozițiile rezervoarelor proiectate, profilul în lungul văii Colentinei, evaluarea pierderilor, sondaje, amenajarea prizei de apă și profilele canalului de aducțiuni, secțiunile barajului deversor etc.
Problema "Bucureștilor port la Dunăre" cu lacul ce trebuia să fie săpat lângă abator, a constituit obiectul unor studii efectuate de Primărie, realizarea acestei lucrări urmând să revină atenției Președinției Consiliului de Miniștri.
Studiile începute încă din anii 1926 - 1927, au continuat până în 1930, când specialiștii chemați și-au spus cuvântul, prezentând concluziile solicitate. Casa Lucrărilor Orașului a întreprins ridicări preliminare pe teren și a făcut măsurători de debite pe Ialomița și Colentina. Întâiul anteproiect s-a făcut de Uzinele Comunale București cu concursul inginerilor R. Canella, Corbu și Bleju.
Macheta și planurile prezentate de această comisie au primit aprobarea Palatului:
Execuția lucrărilor s-a calculat astfel:
- Etapa I: realizarea rezervorului artificial Buftea (18 luni, terminare septembrie 1934)
- Etapa II: amenajarea lacurilor Băneasa și

Herăstrău (5 luni, terminare iunie 1935)
- Etapa III: realizarea barajului pe Ialomița și a canalului de derivare (18 luni, terminare în noiembrie 1936)
Amenajarea Lacului Florească (terminare în septembrie 1936)
- Etapa IV: amenajarea lacului Tei, cu baraj (16 luni, terminare în noiembrie 1937)
- Etapa V: amenajarea Lacului Fundeni, în 1938-1939.
Lucrarea a avut de întâmpinat opoziția dârză a anumitor cercuri și primarul Capitalei, D. I. Dobrescu a fost înlăturat din funcție. Oprită pentru scurt timp, execuția lucrării a fost reiterată și continuată cu succes de inginerii Nicolae C. Caranfil, D. R. Corbu, Dorin Pavel, Th. Rădulescu etc.
În ce privește canalul spre Dunăre, se aprecia că acesta este o operă indispensbilă pentru ridicarea Bucureștilor, întrucât nu se poate face din capitala noastră o mare metropolă, fără ca ea să devină un centru de trafic comercial.
Proiectul a început la 13 noiembrie 1933 cu facerea de către U.C.B. a unui baraj la Buftea, executat în anii 1934-1935, creându-se un lac de 300 hectare suprafață și aproape 10 milioane metru cubi capacitate. În septembrie 1935, cu o parte din aceste ape s-a umplut albia amenajată a lacului Herăstrău, urmând ca rezervorul de la Buftea să se refacă cu apele mari al Ialomiței.
Asanarea lacurilor deși s-a abordat ca o lucrare independentă, ea se încadrează ansamblului de perspectivă schițat de programul de sistematizare al Capitalei, urmărindu-se următoarele obiective:
- Derivarea unui curs de apă mai mare în Colentina;
- Transformarea mlaștinilor din partea de nord-est a Capitalei în locuri pitorești și salubre;
- Favorizarea condițiilor de creare a marelui Parc Național al Capitalei;
- Crearea unei suprafețe de lacuri asanate de aproape 1300 hectare aptă să îmbunătățească climatul local, cu scăderea vârfurilor de temperatură tropicală în timpul verii și absorbția unei cantități însemnate din praful cu care este încărcat aerul Capitalei;
- Posibilitatea de dezvoltare a sporturilor nautice și navigației de agrement.
Asanarea lacurilor Colentinei se înscrie programului general de sistematizare a Capitalei ca o vastă și extrem de complicată lucrare inginerească, realizată de Uzinele Comunale, în parte în regie, în parte în antrepriză. Barajul de la Buftea cu stăvilarele și lucrările anexe, ridicarea bisericii de la Rebegești, barajul de pe apa Ialomiței de la Bilciurești, barajul și stăvilarele lacului Herăstrău sunt doar cîteva dintre lucrările de artă pentru a căror realizare s-au imaginat soluții ingenioase.
În programele de viitor figurau printre altele, și amenajarea lacurilor Pantelimon și Cernica, împreună cu portul industrial al Capitalei și legătura cu navigație cu Dâmbovița și Argeșul.

NOTE

1. Analele Parlamentare, I, partea I-a, p. 442.
2. Arhivele Statului, Vornicia din Lăuntru, 4199/1834, f. 11/36.
3. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 1/1830, f. 17.
4. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 1/1830, f. 4; 33/1841, întreg dosarul.
5. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 6/1835, întreg dosarul.
6. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 1/1830, f. 14.
7. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 1/1837, f. 2.
8. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 5/1839, întreg dosarul.
9. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 33/1841, întreg dosarul
10. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 1/1835, f. 75.
11. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 48/1847, f. 2-7.
12. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 25/1847, întreg dosarul.
13. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 147/1851, întreg dosarul.
14. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 29/1840, III 331-336 și următoarele.
15. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 6/1835, întreg dosarul.
16. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 29/1840, I, f. 2,3,4 și următoarele; 6/1835, f. 139 etc.
17. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 113/1851, întreg dosarul.
18. Arh. Stat., Comunale, 54/1850, f. 1-4.
19. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 29/1840, III 331-336 și următoarele.
20. Arh. Stat., Comunale, 245/1862, f. 88, 139, 142, 144.
21. Arh. Stat., Reaz., 375/1864.
22. Arh. Stat., Comunale, 49/1850.
23. Arh. Stat., P.M.P., 145/1852.
24. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 28/1850, întreg dosarul.
25. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 38/1850, f. 90; REAZ, 85/1852.
26. Arh. Stat., Reaz., 78/1852, întreg dosarul.
27. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 38/1850, întreg dosarul.
28. Arh. Stat., Reaz., 74/1851, întreg dosarul.
29. Arh. Stat., Planuri Ilfov., nr 160.
30. Arh. Stat., Comunale, 9/1850.
31. Arh. Stat., Reaz., 336/1864, întreg dosarul.
32. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 4/1864, întreg dosarul.
33. Arh. Stat., Comunală, dosarele 54/1850, 323/1863, 49/1881.
34. Arh. Stat., Filiala Municipiului București, ford PMB, 3352/1860, f. 14 și următoarele.
35. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 41/1861.
36. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 65/1858, întreg dosarul.
37. Arh. Stat., Comunale, 264/1878.
38. Arh. Stat., Comunală, 156/1881, tot dosarul.
39. Arh. Stat., Rural Comunale, 37/1856, tot dosarul.
40. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 3/1837, tot dosarul.
41. Arh. Stat., Comunale, 20/1850.
42. Arh. Stat., Comunală, 205/1862, 68-1862, Monitorul Oficial din 13 iulie 1862.
43. Arh. Stat., Comunală, 368/1862.
44. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 93/1859.
45. Arh. Stat. , Administrative, 41/1861, f. 26 și următoarele.
46. Arh. Stat., Rural Comunală,

36/1853, f. 263-264.
47. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 68/1853, f. 39.
48. Arh. Stat., Rural Comunale, 30/1848, f. 5-7.
49. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 23/1840, f. 1-2.
50. Arh. Stat., Rural Comunale, 18/1859, spicuiri.
51. Arh. Stat. , Administrative, 81/1856, f. 1-2.
52. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 142/1851, întreg dosarul.
53. Arh. Stat., Comunală, 147/1862., întreg dosarul
54. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 44/1864, întreg dosarul.
55. Arh. Stat., Comunală, 271/1878.
56. Arh. Stat., Microfilme, Franța, rola nr 108, cadrul 352 și următoarele.
57. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 75/1844, întreg dosarul.
58. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 68/1845, f. 2 și următoarele.
59. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 18/1868, întreg dosarul.
60. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 199/1859.
61. Arh. Stat., Comunală, 245/1862, f. 14.
62. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 5/1851, întreg dosarul.
63. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 108/1861, întreg dosarul și dosarul 57-1861.
64. Arh. Stat., Comunală, 57/1862, întreg dosarul.
65. Arh. Stat., Senatul, 27/1864-65, întreg dosarul.
66. Arh. Stat., Ibidem, 1/1864-65, 304/1869-1870.
67. Arh. Stat., Comunală, 119/1879, întreg dosarul.
68. Arh. Stat., Comunală, 158/1881.
69. Lipseste
70. Arh. Stat., Vornicia, 4199/1834, f. 36, verso.
71. Arh. Stat., Studiul este semnat de ing. Blaremberg și Hartel și Schlatter.
72. Arh. Stat., Comunală, 346/1862, întreg dosarul.
73. Arh. Stat., Comunală, 119/1878, întreg dosarul.
74. Arh. Stat., Filiala Municipiului București, fond P.M.. - Administrative, 51/1832, întreg dosarul.
75. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 52/1845, întreg dosarul.
76. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 52/1845, f. 20.
77. Arh. Stat., Comunală, 4/1850, f. 113.
78. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 38/1850, f. 90
79. Arh. Stat., Comunală, 245/186, f. 5.
80. Arh. Stat., Lucrări Publice, 75/1846, 51/1845, Ministerul Agriculturii... 33/1850, întregul material îndosariat.
81. Arh. Stat., Reaz., 44/1851, întreg dosarul.
82. Arh. Stat., Reaz., 541/1872, întreg dosarul.
83. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 95/1863.
84. Arh. Stat., Reaz., 605/1876.
85. Arh. Stat. , Lucrări Publice, 204/1851.
86. Arh. Stat., Reaz., 244/1862; Lucrări publice 4/1864 întreg materialul întocmit.
87. Arh. Stat., Reaz., 198/1860, întreg dosarul.
88. Arh. Stat., Reaz., 788/1884, întreg dosarul.
89. Arh. Stat., Filiala Municipiului București, fond PMB, d. 134, f. 18, 137.
90. Arh. Stat., Ibidem, d. 132.
91. Arh. Stat., Ibidem, d. 136.

92. Arh. Stat., Ibidem, d. 134.
93. Arh. Stat., Ibidem, d. 132.
94. Arh. Stat., Ibidem, d. 137.
95. Arh. Stat., Ibidem, d. 133.
96. Arh. Stat., Ibidem.
97. Arh. Stat., Consiliul Tehnic Superior, 22/1907, f. 10.
98. Arh. Stat., Consiliul Tehnic Superior, 40, 41, 42/1919, întregul material.
99. Arh. Stat., Cincinat Sfințescu, București în viitor. Studiu de Sistematizare urmat de un "Anteproiect de lege".
100. Arh. Stat., Iulia Pascu, Din marile probleme edilitare ale Bucureștilor, în Monitorul Orașelor din România, an IV (1927), n. 5-6.

DATE ȘI EVENIMENTE CARE MARCHEAZĂ DEZVOLTAREA BUCUREȘTILOR

CUTREMURE, INCENDII, LEGI, REGULAMENTE ETC.

1704 - Marele foc al Bucureștilor pârjolește tot centrul orașului și îndeosebi Târgul de Sus
1718 - Arde Târgul, Curtea Domnească, multe biserici și mănăstiri, case boierești. Curtea Domnească se repară în, dar nu se mai reface casa făcută de Brâncoveanu, precum nici il Palazzino făcut de șerban Cantacuzino și nici Grădina Italiană
1738 - Cutremur mare miercuri 11 iunie orele 3 după amiază; crapă adânc zidurile Curții Domnești, cade turla de la Stavropoleos, se dărâmă biserica Domnița Bălașa etc.
1755 - Izbucnește un incendiu marți seara 27 februarie de la biserica Sf. Sava; ard biserici, prăvălii și case
1766 - Arde tot Târgul Cucului în incendiul din 2 noiembrie
1798 - Un cutremur mare de pământ din noaptea de 26 martie înspăimântă întregul oraș
1802 - Cutremur mare în 14 octombrie ora 7 seara, durează 10 minute; sunt afectate o parte însemmnată din construcțiile orașului; cade turnul Colții, s-a prăbușit în întregime mănăstirea Cotroceni împreună cu clopotnița, paraclisul și casele din jur. Se ruinează aproape în întregime Hanul Colței; este lovit, între altele și Hanul Roșu, Hanul șerban Vodă și Hanul Zamfir, cu stricăciuni mari la Sărindar, Mihai Vodă, Zlătari, Sf. Apostoli etc.
1804 - Incendiul din 28 august, izbucnit de la Sf. Gheorghe, distruge o bună parte din centrul commercial al orașului; arde Hanul Sf. Gheorghe, șerban Vodă, Colțea, Hanul lui Zamfir, Hanul Mihai Vodă și altele; ard 2000 prăvălii, case mari și mici, producându-se o pagubă de 30.000 galbeni.
1804 - se produce un cutremur care lovește și Hanul Papazoglu
1812 - Are loc un incendiu de proporții mai restrânse la 22 decembrie
1823 - se produce un incendiu în afara centrului orașului din care se aprinde și Hanul Sf. Ecaterina
1825 - Arde Palatul Domnesc de pe Podul Mogoșoaiei (domnitorul Grigore Ghica locuiește în casele lui Dinu Krețulescu, iar apoi se mută la Mihai Vodă)
1826 - se dă poruncă de îmbunătățirea drumurilor, alinierea caselor, lărgirea străzilor, întreținerea podurilor, desecarea bataturilor, mărginirea ariei orașului cu șanțuri și lăsarea unei zone slobode în jur, hotărându-se ca noile clădiri să se facă numai cu "bileturi" (autorizație)
1835 - Arde din nou Târgul Cucului, de la Colțea până la Bărăție, împreună cu hanul Sf. Gheorghe
1838 - arde până la pământ Hanul Roșu
1838 - Cutremur mare în 11 ianuarie care afectează grav o arie mare a țării; pretutindeni cad coșurile și sobele, se zdrobesc bisericile, suferă mult turnurile clopotniță și tâmplele de zidărie; ici-colo se despică peste mijloc și câte o pivniță, grinzile sar de pe furci, se mai sparge și câte o bute de rachiu pe podvalele ei, pe prundul văilor se vede pământul zdrobit și prin crăpături iese apă amestecată cu nisip... Pentru cercetarea urmărilor acestui cutremur în București se întocmește o comisie alcătuită din maiorul Arcudinschi, ajutorul inginerului statului, arhitecții orașului Faiser și Xavier Villacroz. Se fac expertise și catagrafii de pagube cu planuri de măsuri și liste concrete de propuneri pentru stat și poliție vizând dărâmări, meremetiseli, retrageri.
Se face un canal pe ulița Târgului de Afară.
1839, 1842, 1844 - continuă operațiunile de dărâmare și păsuiri de clădiri avariate, evacuări de locatari
1839 - Otnoșenia 1352/839 dispune ordonarea ulițelor, prin tragerea înapoi cu 4 palme; magistratul rămâne răspunzător de respectarea frontului stradal, totul se construiește numai cu bilet (autorizație). Arhitectul capitalei este obligat să cerceteze situația la fața locului a fiecărui caz în parte, stabilește măsurile de urmat și întocmește schița de plan lămuritoare.

1841 - Se alcătuiește lista celor atestați ca îngineri, în baza unei lucrări practice, contraccii locali, conducătorii empirici cu aceleași preocupări, ca și "calfele inginerești"
1841 - bilanț realizări față de Regulamentul de înfrumusețare: liste clădiri noi, ulițe paveluite, prefaceri, îmbunătățiri particulare și de stat
1844 - august, se interzice construcția de mori și zăgazuri pe Dâmbovia, se hotărește deversarea Ilfovului în Colentina, urmând să se tragă un canal și între Dâmbovița și Colentina
1846 - nov. 25, apare în Buletin Gazetă Oficială publicarea regulilor pentru înfrumusețarea Capitalei și apărarea ei de primejdiile focului.
1847 - se creează Direcția lucrărilor publice, pendinte de Ministerul de Interne, cuprinzând patru despărțiri; pentru rezolvarea problemelor podurilor și drumurilor, a arhitecturii și a lucrărilor hidraulice
1847 - apare Regulamentul pentru împărțirea Capitalei în 3 ocoale și Regulamentul pentru alinieri și clădiri, cu măsuri care privesc la datoria Corporației lucrătorilor zidari, dulgheri, de sub măimărie, publicat în broșură
1847 - în 23 martie începe incendiul cel mare al Bucureștilor de la casa Drugănescu; arde tot centul commercial, ard 12 biserici și 13 mahalale; Hanul Sf. Gheorghe nu se mai poate reface și Domnitorul cere să se facă pe locul lui o Grădină Publică după planurile lui Borroczyn
1848 - se cere să se construiască după un plan la scară, pentru toate nivelurile, inclusiv fațadele; se dau instrucțiuni normative pentru dimensiuni, reguli de construcții, materiale, modul de realizare pentru balcoane, bolți, grosimi de ziduri, dimensiuni de grinzi, șarpante, învelitori, tâmplărie, cornișăraie, cu reguli precise pentru fiecare sector în parte, interdicțiile de respectat, regula avizării etc.
1850 - Inaugurarea sălii de concerte Bossel, pentru spectacole teatrale și musicale, aflată în fața teatrului
1850 - 1852 - se înființează sub conducerea lui Orăscu o școală de agenți de poduri și șosele, care la propunerea lui Lalann se transfrmă în școală de conductori-ingineri de poduri și șosele
1853 - cu circulara nr 771, domnitorul Barbu Dimitrie Știrbei dispune să fie supuse spre aprobare și întărire orice plan, proiect și deviz pentru șosele, poduri, clădiri și orice lucrare tehnică ce cere o alocație de fonduri publice, fie că este vorba numai de o reparație
1855 - se legiferează stânjenul de 2 metri, denumit "Stânjenul lui știrbei", din care se fabrică 50 modele, pentru magistrați, așa cum se propusese și în anul 1835
1855 - se adoptă regula pentru fabricarea cărămizii de dimensiuni standard: 0,145p. x 0,70 x 0,030 stânjeni, palme, degete...
1856 - apare Regulamentul pentru deschidere din nou de ulițe în Capitală, hotărându-se regimul lor, cu dimensiuni, în funcție de articulații, servituți etc., precum și regimul ce trebuie să-l aibă clădirile, cu fațade uniforme, potrivite cornișelor etc.; se precizează și ce se înțelege prin "pasagiu" și obligativitatea închiderii lui cu porți de fier în grilaj.
1860 - Vine la Direcția Lucrărilor Publice Al. Orăscu
1860 - Formarea unei comisii din Orăscu, Melic și Berindei pentru studierea unui program edilitar de perspectivă, privind desecarea lacurilor, alimentarea cu apă, pavarea, canalizarea, alinierea definitivă a străzilor, deschiderea de noi străzi și delimitarea întinderii orașului
1861 - Deschiderea bulevardului; prelungirea lui cere o lege de exproprieri pentru cauză de utilitate publică
1863 - apar "Instrucții și regule pentru dresarea ramului de arhitectură", adoptându-se ca unitate de măsură pentru aceste

lucrări "metrul, deși sitemul zecimal de măsuri și greutăți se va aplica numai începând cu anul 1864 (amintim că unii ingineri au folosit metrul și "stânjenul zecimal" chiar din anii 1840-1845)
1864, 31 martie - apare Legea pentru comunele urbane și rurale, prin care se statuează modeul de "formarea comunei", lege care va afecta și așezările din zona suburbană a Bucureștilor
1864, 14 august - Lege pentru regularea proprietății rurale, care stabilește că sătenii clăcași sunt și rămân deplin proprietari pe locurile supuse posesiunii (stăpânirii) lor, în întinderea ce se stabilește prin lege.
1864, 20 oct. - Lege de expropriațiune pentru cauză de utilitate publică (se permite astfel municipalității să poată dispune asupra realizării unitare a unei acțiuni de corectare a traseului stradal, realizarea de ponturi stradale și piețe unitare, crearea de parcuri și grădini etc.)
1867 - se deschide școala de Poduri și șosele (cu 15 cursanți), sub direcția lui Dimitrie Petrescu
1868, 28 februarie - Regulament pentru facerea și executarea hotărniciilor (precizează operațiunile inginerilor hotarnici; se reține implicațiile directe asupra activității de sistematizare a zonei suburbane și marginile orașului)
1868, 18 aprilie - Regulament pentru zalhanale, cerându-se să se precizeze locul pentru această instalație, întinderea construcției, depărtarea de apă curgătoare, specificându-se totodată unele reguli de construcție și alte prescripții
1869 - duminică 19/13 octombrie 1869 ora 9 are loc inaugurarea la Filaret a liniei ferate București-Giurgiu
1869 - se inaugurează clădirea Universității din București
1871 - în cadrul Societății pentru învățătura poporului român se organizează cursuri publice pentru muncitori cu o frecvență de trei ori pe săptămână la care predă și Al. Orăscu pentru dulgherii și zidarii din București elemente de greometrie descriptivă și arhitectură, care să suplimenteze lipsa altor mijloace de calificarea lor.
1876 - înființarea Societății inginerilor și arhitecților, sub connducerea lui Al. Orăscu, întrunind un număr de 135 membri.
1877 - apare revista societății de ingineri și arhitecți
1881 - Primăria orașului București este autorizată a da în întreprindere următoarele trei lucrări, conform planului și caietelor de sarcini aprobate de Consiliul Comunal și Guvern:

Canalizarea Dâmboviței
- adîncirea și rectificarea ei lei 1.000.000
- exproprieri 1.000.000
2.500.000
Ape
- aducerea apei lei 2.950.000
- distribuirea apei 3.200.000
- canalizarea 4.500.000
Piatra cubică (din carierele României sau din străinătate) pentru reconstrucția treptată și sistematică a pavajelor lei 2.000.000

1882. Se înființează Asociația inginerilor români, organizație profesională.
1882. Este instalată la București prima centrală electrică, la scurt timp după crearea primelor centrale electrice din lume.
1891. Se înființează Societatea arhitecților români, de către Ion Mincu, Al. Săvulescu, N. Gabrielescu, G. Sterian și alții, sub președinția lui Al. Orăscu
1891. Comisia Juriului Internațional, din care făcea parte și Al. Orăscu cu Gr. Cerchez, alături de arh. Joly din Paris și Wallot, din

Berlin acordă premiul I arhitectului român Maimarolu pentru Palatul Camerei Deputaților.
1892. Se votează creditul pentru construirea în piața Constantin Vodă a Palatului Telegrafo-Postal; se însărcinează un arhitect și o persoană cunoscătoare să viziteze în străinătate asemenea clădiri și se alcătuiască Programul și proiectul. Piața aaceasta fusese destinată înainte pentru Palatul Senatului, care se va construi acum împreună cu cel al Adunării Deputaților
1892, 9 aprilie - Lege pentru organizarea Serviciului Administrației Centrale a Ministerului de Interne; se cuprinde aici un Serviciu Arhitectonic cu atribuții privind facerea planurilor, a devizelor și caietelor de sarcini, controlul și privigherea lucrărilor, elaborarea de planuri pentru unele instituții, stabilimente pendinte de resortul său.
1892, 28 iunie - Regulament pentru conservarea și restaurarea monumentelor publice (definiție, clasificări, regimul de administrare; despre Comisiunea Monumentelor Publice; despre Inventariul general al monumentelor)
1892, 1 decembrie - Decret pentru întreprinderi de lucrări publice, reglementarea licitațiilor, adjudecări, caiete de sarcini, urmărirea - execuției, reglementatea plăților.
1893, 28 ianuarie - Regulament pentru monumentele și obiectele descoperite întâmplător, regimul de cercetare
1894, 26 iunie - Regulament pentru alinierea satelor și pentru construirea locuințelor țărănești
1902 - Academia Română anunță acordarea bursei Adamachi unui inginer cu aplicarea la edilitatea publică, să studieze urbanistica orașelor din Europa și practică într-un birou de proiectare din Germania
1903 - Societatea arhitecților români, fondată în anul 1891, este recunoscută acum, la 7 martie ca persoană juridică
1906 - Deschiderea Expoziției Generale din Parcul Carol
1906 - Elaborarea studiului și proiectului pentru linia ferată Filaret - Abator, dezvoltat în patru variante
1906 - Concurs pentru planul de sistematizare al Capitalei
1908, 1 iulie - Legea de organizare a comunelor rurale, al cărei regim vizează și așezările suburbane
1908 - Pichetarea axelor de aliniere, marcarea nomenclaturii străzilor, numerotarea proprietăților, marcarea punctelor de nivel; la Primărie se înființează Serviciul Central al Planului, Controlul Construcțiilor și Clădirilor și Serviciul Central al Apelor. Se ia măsura ca de acum încolo să fie fotografiate toate casele insalubre sau care amenință să cadă.
1910, 16 mai - Lege relativă la înființarea unei societăți comunale pentru construirea de locuințe ieftine în București având ca scop îmbunătățirea mijloacelor de trai prin înlesnirea procupării de locuințe ieftine și sănătoase populațiunii nevoiașe din Capitală
- Societatea este autorizată să cumpere terenuri în scop de parcelare
- Să construiască pe aceste terenuri, fie în regie, fie în antrepriză, locuințe ieftine și igienice individuale, de o valoare maximă de 8000 lei
- Să construiască astfel de locuințe pe terenuri particulare de o suprafață cel mult 200mp
- Să înlesnească transformarea locuințelor insalubre
- Să vândă locuințe individuale de o valoare cel mult 8000 lei, inclusive terenul la locuitori români ai capitalei, cumpărătorii achitând în prelabil cel puțin 10% din valoarea licitției
- Să ajute cooperativele ce s-ar înființa de muncitori, meseriași sau funcționari, a înlesni dobândirea de locuințe a membrilor etc.

1910, decembrie 21 - Raportul relativ la proiectul de Lege pentru schimb de immobile și stingerea de drepturi de proprietăți între stat și primăria comunei București
1910 - 1911 - inițierea unui Proiect de Lege pentru reducerea impozitelor la construcțiile ce se vor ridica înainte de 1 ianuarie 1912 pe noua aliniere a Căii Victoriei
1911 -Unele biserici sunt autorizate să vândă terenuri din proprietatea lor.
1912 - Se instituie un concurs pentru construirea Palatului Comunal din Craiova; nu se acordă premiul I și ies la iveală o serie de vicii de formă.
1915 - Se elaborează "Anteproiectul de Lege" asupra stabilirii, construirii, dezvoltării și sistematizării comunelor; acest anteproiect este de fapt "manifestul" pentru un Program de sistematizare a orașului București, realizabil într-o perioadă de 50 de ani.
1916 - 1918 Primul Război Mondial; Bucureștii cad sub ocupație inamică; dispare Planul de sistematizare al Orașului la scara 1:5.000.
1920 - Se instituie un Concurs public de proiecte pentru amenajarea Pieței Romei (Romane) și Victoriei
1921 Apare Regulamentul Concursurilor Publice de Arhitectură, întocmit de Societatea Arhitecților Români.
1922 Are loc la 11 iunie Consfătuirea la Cluj a Uniunii Orașelor din România.
1922 Are loc la 18 octombrie al II-lea Congres al Orașelor din România
1924 Are loc Congresul de Urbanism de la Strassburg, la care participă și delegați ai Uniunii Orașelor din România.
1924 Congresul de Urbanistică de la Amsterdam
1925 Are loc Congresul internațional de la New York pentru amenanjarea orașelor, sub auspiciile "Asociației Internaționale pentru amenanjarea orașelor și pentru orașele grădini"
1925 Are loc al treilea Congres Internațional al orașelor de la Paris; participă și U.O.R. cu delegație numeroasă.
1925 Are loc Expoziția de Arte Decorative de la Paris, unde într-un pavilion se prezintă "Planul Voision" al lui Le Corbusier pentru transformarea Centrului Parisului.
1925 La 13-14 septembrie are loc Congresul Uniunii Orașelor din România, a III-a Adunare generală ordinară, ținut la București.
1925 Are loc Expoziția Orașelor din România, la București, în Parcul Carol
1925 La 28 septembrie - 2 octombrie, are loc Congresul Internațional de Urbanism de la Paris, la care participă și o delegație de specialiști români.
1925 13-14 septembrie Congresul Uniunii Orașelor din România, ținut la Chișinău.
1926 La 17-18 ianuarie are loc în Capitală o reunire cu delegații orașelor membre ale Uniunii, când se deschide și Expoziția orașelor din România.
1926 septembrie, are loc Congresul Internațional de locuințe și amenajarea Orașelor, organizat la Viena prin îngrijirea "Federației internaționale pentru Amenanjarea Orașelor, Regiunilor și Orașelor Grădini" cu sediul la Londra.
1927 - Congresul Uniunii Orașelor din România, ținut la 9-10 octombrie la Constanța
1927, 27 mai - Legea de încurajare a construcțiilor; se prevede obligativitatea de a construi într-un termen dat (până la 1 ianuarie 1930), dar numai pe terenurile mai mari ca 1000 mp.
1927 - se ridică Planul topografic al întregii regiuni București, până la Linia Forturilor, realizat de Compagnie Aeienne Francaise
1927 - Se ridică Planul tuturor localităților din nordul orașului, până la Dobra, pe râul Ialomița, pentru a se putea face asanarea lacurilor cu aducerea apei din acest râu.
1927 - se înființează Societatea Urbaniștilor din România cu caracter tehnic, științific și

de propagandă, iar nu politic.
1927 - Se întocmește primul proiect de centură de plantație, cu servituți de retragere și lărgiri la arterele de penetrație, în legătură cu rețeaua de parcuri și spații libere necesare aglomerației (votat și pus în aplicare după un regim special)
1928 iunie, în Expoziția - Târg al Moșilor din București se organizează un paviilion edilitar.
1928 - Are loc la Paris între 2-8 iulie Congresul Internațional de locuințe și amenajarea orașelor, unde participă și o delegație română; Se discută problema locuinței celor foarte săraci, a locuințelor ieftine, a remedierii crizei de locuințe, a locuinței rurale.
1928 - Are loc Congresul al III-lea al Societății Arhitecților Români, cu ordinea de zi: Problema sistematizării orașelor (în ultimul congres al acestei uniuni, din anul 1934, s-a dezbătut tot "chestiunea sistematizării").
1928 - apare "Regulament pentru construcții și alinieri al Municipiului București" publicat în "Monitorul Comunal" nr. 4 din 22 iunie 1928; (împărțirea orașului în patru zone, alinierea și lărgimea străzilor, terenuri construibile, așezarea clădirilor cu regimul lor de aliniere, piețele, edificiile publice, monumente, înălțimi, suprafețe libere, curți, țesituri, puțuri, plantații, contrucții, autorizații)
1929 - Instrucțiuni și norme pentru întocmirea planurilor de sistematizare - definiție, elemente componente, operațiuni pregătitoare, documentare, programul, proiectul de sistematizare și extensiunea în viitor, probleme urbanistice esențiale, piese constructive, tabele de încadrări etc.
1929, august 13 - Legea pentru organizarea administrației locale; se dă o precizare mai mare caracterului și elementelor planului de sistematizare, hotărând ca la întocmirea lui să se țină seama de cerințele viitorului și pentru piețe, grădini, plantații, parcuri, edificii și monumente publice, deschideri de noi artere de comunicație și alte nevoi.
1929, septembrie 11 - Legea pentru organizarea administrării Municipiului București; se stabilesc principiile organizatorice ale urbanisticii regionale, cuprinzând o regiune urbană și o regiune rurală de acțiune urbanistică; se prevede sistemul zonificării, dispunând crearea de diferite regiuni de construcții și folosință a proprietății, în raport cu specialitatea cartierului. '
1930 ianuarie - se discută un Proiect de Lege pentru înființarea pe lângă Ministerul Lucrărilor Publice a unei Direcții Generale a Edilității Publice și de Urbanism
1935, mai 9 - Se legiferează Planul Director de Sistematizare al Municipiului București
1936, martie 27 - Legea administrativă aduce unele modificări dispozițiilor existente, stabilindu-se măsuri pentru executarea planurilor de situație și de sistematizare
1937, februarie 7 - se recunoaște prin lege dreptul de a se face expropieri în folosul industriilor și întreprinderilor particulare, în legătură cu înarmarea și apărarea țării
1938, februarie 27 - prin Constituție se încearcă să se definească noțiunea de "utilitate publică"
1938, martie 27 - Legea administrativă; acordă o atenție specială condițiilor de organizare și de dezvoltare a comunelor, stabilind dispoziții noi pentru îndrumarea activității urbanistice. Planurile edilitare sunt definite, ca un ansamblu de măsuri tehnice, financiare, administrative și juridice, referitoare la condițiile de organizare și dezvoltare a centrelor populate; reprezintă programe administrative precizând modul cum se soluționează toate problemele care condiționează sistematizarea, dezvoltarea și înfrumusețarea acestor centre.
1938, octombrie 14 - s-a creat un nou caz de utilitate publică, pentru Lucrările de interes economico-financiar al statului, privind

așezarea și extinderea întreprinderilor particulare sau publice.
1939, martie 4 - Legea Municipiului București, organizează un sistem mai simplu de recuperare în întregime a plus-valutei în cazul executării de lucrări edilitare determinate de lege: deschideri de străzi, treceri, piețe, parcuri, transformări de străzi, în bulevarde, măriri de piețe etc., municipiul având dreptul de a expropria toate imobilele de orice formă și dimensiuni situate până la o adâncime de 30 metri; conține dispoziții interesante privitoare la condițiile de sistematizare a orașului; impune sistemul zonificării cu determinarea modului de utilizare a terenului și stabilirea claselor de construcție

BIBLIOGRAFIE SUMARĂ

- "Arhitectura, revistă română de artă". București", 1906
- "Arhitectura". Revista Societății Arhitecților Români, București 1916-1934
- "Arhitectura". Trimestrial de arhitectură și urbanistică al Societății Arhitecților Români. București 1935-1944
- "Buletinul Societății Politecnice din România", București, pe anii 1901-1940
- "Buletinul Societății Arhitecților Diplomați din România", București, 1927 -1928
- "Buletinul Societății Arhitecților Români", București, 1912, 1919, 1927 -1928, 1945-1946
- Giurescu, C. Constantin, "Istoria Bucureștilor", ediția a II-a, editura Sport Turism, București, 1979
- Ionescu-Sion, Gheorghe, "Istoria Bucureștilor", București, 1899
- Iorga, N., "Istoria Bucureștilor", București, 1939
- "Monitorul Uniunii Orașelor din România", București, 1923-1932
- Colectiv de redactori, Muzeul de Istorie al Orașului București, "București, scurt istoric", 1959
- Colectiv de redactori, Muzeul de Istorie al Orașului București, "Istoria orașului București", 1965
- W.H.Lindley, "Memoriu general asupra alimentarei cu apă a orașului București și propuneri pentru îmbunătățirea și sporirea ei", București, 1906
- Potra, George, "Din Bucureștii de altădată", Editura științifică și enciclopedică, București, 1981
Potra, George, "Istoricul Hanurilor Bucureștilor", Editura științifică și enciclopedică, București, 1985
- Primăria Municipiului București, "Planul Director de Sistematizare, decretat la 9 mai 1935", Memoriu justificativ și planuri
- Sfințescu C. - "Bucureștii în viitor", studiu de sistematizare urmat de un anteproect de lege, București, iunie 1919
- Sfințescu C., "Edilitatea orașelor și satelor din România Mare. I. Starea actuală. I Organizarea administrativă, tehnică și financiară", București, 1921
- Sfințescu C., "Transformarea constructivă a Capitalei", București 1921
- Sfințescu C., "Superurbanismul", în "Buletinul Societății Politehnice", iunie 1929
- Sfințescu C., "Urbanistica Specială; (Partea II) Tehnologia, Urbanohistologia, Urbanotherapia"
- Sfințescu C., "Pentru București; noi studii urbanistice; Delimitări, Zonificare, Circulație, Estetică", București, 1932
- Sfințescu C., Edilitate. "Alimentări cu apă, canalizări. înlăturarea gunoaiului. Pavaje." ,București, 1932
- Sfințescu C., "Urbanistica Generală, 1. Evoluția, Igiena, Economia-Circulația, Estetica, Legislația", București, 1933
- Uzinele Comunale București. "Asanarea lacurilor Colentinei", București,1936
- Uzinele Comunale București. "Cum este organizată și cum funcționează Societatea Generală de gaz și de Electricitate din București", București,1938
- U.C. B., "Cum sunt organizate și cum funcționează Uzinele Comunale București", București, 1945
- "Urbanismul", București 1932
- Vârtosu, Emil, Vârtosu, Ion și Oprescu, Horia, "începuturi edilitare 1830-1832, documente pentru istoria Bucureștilor", vol. I, București, 1936

M.I. Pural
- Senatul
- Visteria comunală
- Fonduri de arhive cercetate în Arhivele naționale, la Biblioteca Academiei Române, în alte biblioteci
" Planuri și hotărnicii
" Reforma agrară, 1864-1910
" Documente și catagrafii
" Vorncia din Lăuntru
" Primăria Municipiului București
" Ministerul de Interne -

Administrative vechi etc.
" Cabinetul de materiale cartografice
al B.A.R.
" Cabinetul de stampe
" Consiliul Tehnic Superior